

¿ES LA FALTA DE MAR LA RAZÓN DEL RETRASO DE BOLIVIA? PARTE I: LA FICCIÓN GEOGRÁFICA Y POLÍTICA BOLIVIANA. UNA REPÚBLICA ARTIFICIAL AUTOMARGINADA EN LA ALTURA. ¿EN VERDAD QUE NO TIENE *ACCESO* AL MAR?

-Ampliado y actualizado el 3 de octubre de 2008-

BOLIVIA CUENTA DESDE 1904 CON EL MÁS COMPLETO LIBRE TRANSITO, DISPONIBILIDAD Y LIBERACIÓN DE USO DE LOS PUERTOS CHILENOS DEL NORTE GRANDE, MEDIDAS MÁS GENEROSAS AUN QUE LAS FACILIDADES QUE SE HAN OTORGADO A NACIONES COMO SUIZA POR PARTE DE SUS VECINOS, BASTÁNDOLE TALES FACULTADES PARA CONVERTIRSE EN UNA DE LAS MAYORES POTENCIAS DEL PLANETA SIN TENER MAR. COMO EL PAÍS ALTIPLÁNICO CUENTA CON ESTAS LIBERTADES, LA SUELTA EXPLICACIÓN DE QUE LA "FALTA DE COSTAS" SERÍA LA CAUSA DE SU EVIDENTE SUBDESARROLLO, ES UNA ACUSACIÓN INFUNDADA QUE DESCONOCE LA SERIE DE FACTORES CULTURALES, ECONÓMICOS, SOCIALES Y GEOGRÁFICOS QUE HAN DETERMINADO LA INVOLUCIÓN BOLIVIANA Y SU NOTORIO RETRASO EN EL DESARROLLO CONTINENTAL

****

El mito del enclaustramiento ¿Cuándo la geografía afecta al desarrollo?

Un informe presentado por la CEPAL en julio de 2003 desmintió categóricamente la histórica afirmación boliviana de que su falta de puertos propios le haya significado costos millonarios e impide su desarrollo económico, demostrando que la falta de costas está ampliamente compensada con los accesos y libertades que Chile le entrega generosamente en virtud del Tratado de 1904 y sus acuerdos complementarios. El "costo" de carecer de puertos propios apenas llega al 0,25% del Producto Interno Bruto de Bolivia, de modo que las razones de índole "geográfica" tan recurridas por sus publicistas para explicar la falta de desarrollo y el retraso económico del país, han de ser diametralmente distintas a aquellas que se pretenden endosar a la cuestión marítima y la mediterraneidad.

El ilustre historiador boliviano Alcides Arguedas, a principios del siglo XX, fue uno de los primeros autores en identificar la *altitud*, es decir, la vida en el aislamiento del territorio altiplánico (a alturas oscilando entre los 3.000 y 4.500 metros sobre el nivel del mar) como uno de los factores que condenarían a su patria a un destino mezquino en prosperidad dentro del concierto continental y mundial. Varios autores hacen eco de esta teoría, que puede explicar en gran medida la falta de desarrollo y la pobreza del Alto Perú.

Este planteamiento tiene mucho de verdad, como veremos, pero también es cierto que no explica por sí sola todo el problema. La falta de generosidad de la geografía no siempre es una maldición insalvable, y los ejemplos en el mundo no son pocos:

- Japón es una isla con casi el 80% de su escaso territorio compuesto de roca, montañas o terrenos estériles, condición que no ha impedido que el empuje y la organización de su sociedad lo hayan convertido en una de las naciones más prósperas del planeta, precisamente gracias a la política de industrialización radical.

- Alemania era un territorio que fue despreciado por los ancestros. Lleno de pedregales, ciénagas y pantanos, poco ofrecía a la agricultura, la minería o la ganadería. El empuje de su pueblo, sin embargo, ha permitido que se haya constituido con el pasar de los siglos en una potencia, a pesar de todos los embates que ha debido soportar a lo largo de su historia, incluyendo la Paz de Versalles que sigue siendo considerada una de las imposiciones más crueles y abusivas que un vencedor haya hecho a un vencido en toda la historia contemporánea.

- Suiza no tiene mar, está aislada en el corazón de Europa y, sin embargo, es uno de los países con mejor estándar de vida y posee una de las mayores escuadras armadas del mundo. Al igual que naciones como Austria o Hungría, carece de costas y, sin embargo, ha llegado a constituirse como verdadera potencia de relevancia mundial.

Con estos ejemplos, queda claro que la condición geográfica es un factor definitivo en ciertos países cuando la situación de sus sociedades y de su cultura es insuficiente para poder vencer esta contrariedad o cuando carece de la capacidad para dominar y modificar el entorno. Esta situación es la de Bolivia, pero, como el propio Arguedas lo recalca, no resulta ajena al resto de nuestros países latinoamericanos, donde la dependencia de la bondad geográfica es un factor decisivo en la prosperidad de los pueblos que basan su economía en la explotación de materias primas con un mínimo de intervención industrial (cobre, petróleo, carnes, frutas, etc.). La explicación boliviana de que su subdesarrollo económico y social se encontraría en la "falta de puertos" es, por lo tanto, a la par de imprecisa, una afirmación simplista, poco documentada y por completo especulativa.

Siguiendo observaciones de otras fuentes -a veces afortunadas y en otros casos muy parciales-, la entonces profesora titular y jefa del Departamento del Goldsmith's College, de la Universidad de

Londres, miss J. Valerie Fifer, escribe en "Bolivia: Land, Location, and Politics since 1825" (Cambridge University, 1972), que *"Bolivia no es la Suiza Sudamericana"*, pues *"vivir bloqueada en el corazón de Sudamérica en semejantes condiciones ha sido un inmenso obstáculo para su crecimiento y su desarrollo"*. La idea de Fifer, al respecto, es que mientras Suiza es *"no costera"*, Bolivia es *"estado mediterráneo"*, es decir, que no sólo carece de costas materiales, sino que también *"no dispone de pasos de montaña ni de carreteras pavimentadas que enlacen áreas de desarrollo"*. Agrega que *"la parte más próxima al océano se encuentra en un territorio elevado e inhóspito, mientras las estribaciones accesibles y las regiones con una agricultura variada yacen muy lejos de la comunicación con el mar"*.

Las palabras de Fifer son útiles para comprender que el problema de Bolivia no está en su geografía POLÍTICA, es decir, en su posesión o no de costas soberanas e incorporadas a la República (recordemos las facilidades de tránsito por puertos chilenos y las infraestructuras viales que han facilitado enormemente este desplazamiento boliviano), sino que aloja en su geografía FÍSICA, en su propia situación natural, al tener a las mesetas del Altiplano interponiéndose entre sus remotas ciudades más desarrolladas y el mar, además de haber concentrado sus territorios de valor agrícola hacia el corazón del continente, lejos de las vitales zonas portuarias. Es decir, el verdadero problema geográfico de Bolivia no es su falta de costas propias, sino la instalación de las grandes urbes y la necesidad de concentrar su población en las partes más altas y las más orientales del territorio, tendencia que les llevó a despreciar los ricos territorios bajos, los de mayor valor agrícola y los territorios caucheros que considera perdidos desde 1867 frente al Brasil. Hasta hoy, gran parte de sus regiones bajas siguen prácticamente despobladas.

La académica británica es incluso más cruel y directa, al advertir que el desierto de Atacama, lejos de ser una tierra de leche y miel que Bolivia reclama ahora "usurpada" por Chile, ha *"desempeñado un papel principal en la disociación de la cuenca del Titicaca-Poopó con la zona del Pacífico, acentuando la división política entre la meseta y la costa"*.

A pesar de la pertinencia de estas observaciones de J. Valerie Fifer, sin embargo, quedan sin respuesta dos puntos claves para detectar la diferencia fundamental entre el parangón de una *Suiza no costera* y una *Bolivia estado mediterráneo*:

1. ¿Por qué, contando Bolivia en Ilo, Perú, con las mismas facilidades, derechos y beneficios que tiene Suiza en sus repúblicas vecinas, nunca ha podido construir allí puertos propios o una marina mercante, como sí lo hizo el país helvético?

2. ¿Por qué hay territorios peruanos altos que ofrecen una gran similitud con Bolivia (como Puno, Arequipa, Apurímac, Ayacucho y Huancavelica), tanto en su composición étnica, su relación cultural y su interacción con el vecino país, pero también son regiones tan pobres y poco desarrolladas como el país altiplánico, a pesar de pertenecer a una república que

históricamente ha tenido grandes y activas costas con puertos propios, como es el Perú?

Podemos advertir, entonces, que las razones del retraso boliviano se encuentran en una serie de factores de viejo arraigo y que la ineptitud histórica de sus clases políticas jamás ha podido resolver. Por el contrario, problemas como el caudillismo, la división social, la destrucción agrícola, la inestabilidad política, la monoeconomía y la deplorable situación educacional, se han mantenido o acentuado con el paso de los años. En esencia, esto está avalado por los resultados del estudio de la CEPAL, al que hemos hecho referencia, ya que, además, la posición de Bolivia de justificar su situación en la monserga de la falta de mar, no está respaldada por ninguna clase de investigación tan específica como aquélla.

Una de las mejores explicaciones sobre la falta de relación entre la mediterraneidad de Bolivia y su evidente retraso, nos la proporciona involuntariamente Víctor Paz Estenssoro, antes de convertirse en uno de los presidentes nacionalistas bolivianos más apasionados de la reivindicación marítima, en carta a su lugarteniente Hernán Siles Zuazo, el 25 de noviembre de 1950*:*

> *"Para nosotros, el problema del puerto no figura entre los de primera fila que confronta Bolivia. La afirmación que a menudo se hace de que nuestro atraso proviene principalmente de la falta de una salida al mar, a más de pueril, es tendenciosa, pues busca desviar la atención pública de las verdaderas causas del estancamiento de Bolivia. Más premiosa y más conveniente desde el punto de vista de interés nacional, es poner toda nuestra capacidad, energía y recursos, en desarrollar los grandes factores potenciales, el orden económico y humano, que encierra Bolivia".*

Bolivia es una ficción geográfica. Proceso desintegrador. Tres países en uno

Bolivia está situada entre los paralelos 09º 45' y 25º de latitud Sur, y entre los meridianos 58º y 75º de longitud Oeste. Abarca 1.098.581 km2. de enorme territorio, es decir, cerca de 450.000 km2. más de territorio que el de Chile continental (una vez y media el territorio chileno). Su población, sin embargo, es de unos 6 millones de habitantes, menos de la mitad que los chilenos.

El país es identificado principalmente con su zona altiplánica. Sin embargo, observando las características geográficas de la República, sorprende advertir que se trataría más bien de tres países completamente distintos, en donde la diferencia del paisaje es análoga al distanciamiento cultural y económico existente entre los mismos, aun cuando es muy común que en las descripciones idealizadas que haga de sí misma, Bolivia se represente como una nación en configuración desde tiempos precolombinos, con una tradición milenaria y común a todo su territorio. Por el contrario, hay tres zonas geográficas perfectamente definidas en el territorio que parecen comportarse en forma independiente y a veces

adversa entre unas y otras, exponiendo al estudio un fenómeno de disparidad y tensión interior pocas veces tan evidente en la historia de las naciones del mundo.

Resulta determinante esta división por tres que Bolivia experimenta tanto en su organización política, económica, geográfica e incluso étnica, exponiendo el resultado de la carencia de un sentido de unidad nacional muy palpable, como si el proceso de cohesión ciudadana y de formación republicana hubiese quedado detenido e inconcluso. Pocos países del mundo han sobrevivido tanto tiempo en un escenario similar, que, por cierto, puede ser una buena explicación a la histórica inestabilidad social y política de Bolivia, país que en doscientos años aún no logra consolidar un modelo de ordenamiento propio y sólido. Por el contrario, todo indica más bien que, al ser incapaz de anclar bases republicanas perdurables y seguras, Bolivia se encontraría comprometida en un proceso de reversión nacional, es decir, de desintegración inminente, cosa reafirmada por la existencia de un progresivo distanciamiento de sus tres zonas geopolíticas y geoestratégicas.

Estos tres cuadrantes o países menores en tensión interior son:

PRIMERA BOLIVIA: Altiplano o territorio de altas mesetas
(fuente: Almanaque Mundial)

Departamento	Área (km.2)	Habitantes	Capital	Altura (m.snm)
La Paz	133.985	2.268.822	La Paz	3.696
Oruro	53.588	384.498	Oruro	3.790

1.- **El Altiplano** o **Mesetas del Norte**, una región de mesetas y alturas andinas que promedian los 4.000 metros sobre el nivel del mar, influyendo tanto esta condición ambiental sobre sus habitantes que, en algunos casos, se pueden observar poblaciones indígenas adaptadas físicamente a este paisaje y a la falta de oxígeno de las alturas, con tórax más amplios y con hasta dos litros más de sangre que el promedio humano general.

Con un total de 187.573 de kilómetros cuadrados, el Altiplano constituye poco menos de 1/5 parte del total del territorio boliviano, con la mayor concentración poblacional por superficie, de 2.563.310 habitantes y la mayoría de los de origen indígena (las cantidades oscilan entre el 60% y el 80% de la población, dependiendo de la fuente), principalmente aymarás, quienes por siglos han cruzado disputas y conflictos con las comunidades de sus compatriotas quechuas. Su valor económico se concentra en la actividad minera, que ha sido por períodos la mayor riqueza de la nación y, durante la Colonia, condenó a Bolivia al desarrollo y la vida humana en las alturas que hemos descrito más arriba. Toda esta zona del Altiplano es limítrofe con el Norte de Chile, extendiéndose por cerca de 300 kilómetros en dirección general NNW-SSE, razón por la que ha pasado a ser el cuartel prioritario de los narcotraficantes y de su nefasta influencia sobre

el territorio Norte chileno, convertido en pasadizo internacional de droga peruana y boliviana.

Veremos que a pesar de la escasa distancia que, en términos generales, mantiene la zona altiplánica con respecto al Pacífico, jamás logró consolidar una relación con el mar producto de su persistente autorrelego, ni siquiera cuando sus pretensiones costeras fueron complacidas por Chile antes de la Guerra del Pacífico. Su integración geopolítica y estratégica es, de hecho, mucho más fuerte y sólida con la zona cordillerana del Perú, por razones culturales y étnicas de remoto origen. A principios de la República, esta zona de Bolivia fue la más interesada en conseguir una salida al Pacífico por el puerto entonces peruano de Arica, y bien puede que los intentos de dar a Bolivia una salida al mar por la vía del "corredor" al Norte de la ciudad del Morro y bordeando la frontera con el Perú, sólo sean satisfactorios al interés de este cuadrante, pero no al de los otros dos que describiremos más abajo.

El Altiplano concentra prácticamente la totalidad de la vida política más revelante del país, al menos en lo relacionado con el curso de sus relaciones exteriores. La capital administrativa del país está actualmente en la ciudad de La Paz.

SEGUNDA BOLIVIA: Zona mixta de los valles centrales o mediania

(fuente: Almanaque Mundial)

Departamento	Área (km.2)	Habitantes	Capital	Altura (m.snm)
Cochabamba	55.631	1.408.071	Cochabamba	2.558
Potosí	118.218	368.507	Potosí	3.977
Chuquisaca	51.524	453.756	Sucre	2.790
Tarija	37.623	391.226	Tarija	1.866

2.- **La Zona Central** o **valles mixtos de la medianía**, formada por territorios altiplánicos descendentes y por valles de gran valor, con capital cultural en Cochabamba, esta zona media de las "ciudades jardines" de la colonia, acumula la mayor parte de las riquezas, especialmente mineras y energéticas, por lo que constituye una zona que podría ser perfectamente independiente y que, de hecho, su nexo geográfico con el Altiplano sólo le ha reportado perjuicios políticos y económicos. La proporción de sus 262.996 kilómetros cuadrados dentro del país supera a 1/5 del territorio nacional boliviano, y está en relación limítrofe con Chile por cerca de 500 kilómetros del Departamento de Potosí. Su población, de 2.621.560, es casi la misma de la zona altiplánica, a pesar de que la supera en cerca de 75 mil kilómetros cuadrados. A la cantidad dominante de indígenas cercana al 50%, se adiciona un 30% que se reconocen como mestizos, los llamados *cholos*. Salvo en las alturas de Potosí, el elemento

dominante de este sector territorial es de origen quechua, que mantiene históricas disputas de supremacía con el aymará, como hemos dicho.

De este territorio en particular, se destacan los departamentos de Tarija y Potosí. Vale recordar que en el pasado se intentó establecer la capital histórica de Bolivia en la ciudad de Sucre, ex Chuquisaca (razón principal para derrocar al Presidente Severo Fernández Alonso en 1899, reestableciendo la sede en La Paz), o incluso trasladarla a Cochabamba, pero el centralismo de La Paz, alentado por tiranos como el Mariscal Santa Cruz, lo impidió, manteniéndose hasta hoy la sede del Gobierno en esta última ciudad, como evidencia de la imposición permanente del Altiplano sobre las otras dos zonas territoriales de Bolivia. Sucre continúa siendo, sin embargo, la capital judicial y constitucional. La misma idea se discutió durante el año 2007, en pleno debate de la Asamblea Constituyente, desatando nuevos enfrentamientos y huelgas durante la crisis del Presidente Evo Morales.

Por el hecho de que Potosí comparte algunas de las alturas del Altiplano, muchos autores consideran a este departamento como parte del eje representado por la región de altas mesetas. Sin embargo, debe advertirse que la mayor parte del paisaje y la geografía de Potosí se extiende hacia el Este de la cordillera andina, constituyendo más bien una región de transición a los valles verdes. Si Potosí se ha comportado principalmente como un territorio del Altiplano, se debe esencialmente a la influencia política que este último conserva sobre dicho departamento, cuya tendencia geopolítica es esencialmente hacia el Pacífico pero por territorio chileno, precisamente en la zona de Antofagasta, Iquique y Tarapacá, siendo esta orientación la que sería madre de las pretensiones generales de Bolivia sobre el territorio chileno de Atacama y la posterior controversia que culminara en guerra.

Se debe tener en consideración que este cuadrante ha mostrado en más de alguna oportunidad, interés en establecer con Chile políticas más realistas y pacíficas con Chile que las usualmente alentadas desde la capital en La Paz. Sin embargo, siempre ha prevalecido el antichilenismo y la prepotencia del reclamo de los gobiernos centrales por sobre las tendencias autonomistas de los valles de la medianía, lo que no ha sido impedimento para las ideas secesionistas que ha manifestado con frecuencia el departamento de Tarija, particularmente en los últimos años, a propósito de las perspectivas económicas que se habían hecho en esa región para la explotación de sus yacimientos de gas natural, perjudicadas precisamente por la visión miope y localista de la administración paceña.

TERCERA BOLIVIA: Zona de las llanuras orientales
(fuente: Almanaque Mundial)

Departamento	Área (km.2)	Habitantes	Capital	Altura (m.snm)
Pando	63.827	53.124	Cobija	202
Beni	213.563	336.634	Trinidad	155
Santa Cruz	370.621	1.651.951	S. Cruz de la Sierra	416

3.- **Los Yungas y llanos del Este** o **Llanura oriental**, situada al Este del Altiplano, desde los valles de los Yungas por el NO prolongándose por toda la zona oriental en los territorios más bajos de toda la superficie ocupada por Bolivia en el continente, en el Oriente vecino al Brasil y al Paraguay. Está formada por alturas que van descendiendo progresivamente conforme se alejan de la cordillera de los Andes, y su área territorial, de 548.011 kilómetros cuadrados, abarca cerca de 3/5 de Bolivia, pero su población, si bien es la mayor de las tres áreas con 2.041.709 habitantes, registra el grado de menor densidad.

Destácanse los departamentos de Beni y Santa Cruz, este último siendo el de mayor puntuación educacional y económica del país, con el mejor nivel de ingresos, mayor cantidad de población de origen europeo y menor porcentaje de ciudadanos de origen indígena. Su valor económico fluye de la agricultura, con un paisaje de llanuras y pantanos que también ha permitido con éxito la actividad ganadera. Hacia el Sureste, cuenta con importantes yacimientos petrolíferos comunes con el Chaco Boreal. Pero la influencia del centralismo paceño ha sido un gran problema para consolidar el desarrollo que merece esta zona del territorio boliviano. De hecho, la influencia altiplánica ha sido sumamente dañina, al convertir en el pasado a Beni, por ejemplo, en un teatro de operaciones para los narcotraficantes y los cocaleros que distribuían narcóticos hacia Venezuela y Colombia. El territorio de los Yungas es un conocido centro de operaciones de cocaleros al servicio de las mafias de los narcóticos.

A diferencia del Altiplano, que permanece enclaustrado y aislado en la altura, la región oriental y especialmente Santa Cruz, manifiestan una política absolutamente tendiente hacia el Atlántico, que también se refleja en el carácter de su gente y la actividad comercial, como tendremos oportunidad de ver más abajo. Esto se debe a la relación natural del territorio con el Este, pues una extensa red fluvial le conecta con el Amazonas, el río Paraguay y la línea de comunicación con el Plata. Más abajo podremos ver cómo la relación con el Atlántico se fue perfeccionando con el paso del tiempo y ha acercado estrechamente a las llanuras orientales a la geopolítica argentina y brasileña.

> Con el capital humano que creen tener los llamados *cambas* de esta zona del territorio, más una tradición autonomista que se remonta a la colonia y que ha determinado duras diferencias culturales entre los habitantes de las llanuras y el resto de Bolivia, no es de extrañar que Santa Cruz lidere a las regiones con propósitos secesionistas e independentistas del país, incluyendo una fuerte campaña de sus autoridades políticas que, actualmente, se encuentra en pleno proceso y con grandes avances (ver más abajo).

Resulta curioso observar cómo un país puede ofrecer tres situaciones geopolíticas tan distintas dentro de su propio territorio. Consideremos, además, la existencia de otras dos "naciones" étnicas dominantes pero opuestas y con conflictos históricos entre sí, como es el caso de los aymaras y los quechuas. La complementación de estos territorios y de estas "naciones" ha sido una aspiración que nunca se ha logrado, ni en la vida colonial ni en la vida republicana. Por el contrario, los conflictos y las diferencias se acentúan conforme se avanza a la modernidad.

Aunque su tesis adolece de lo que consideraríamos como ciertos errores de apreciación, el jurista e historiador José Luis Roca observa, en columna editorial de un diario paceño ("La Razón", miércoles 2 de marzo de 2005), más o menos la misma impresión nuestra de que la relación de cada sector geográfico de la artificialidad de Bolivia depende de su respectiva condición geopolítica y geoestratégica particular:

> *"...hace tiempo Arica dejó de ser el puerto "natural" de Bolivia, papel que ahora desempeña Iquique debido a su proximidad y su vinculación con el eje económico centro-oriental (Oruro-Cochabamba-Santa Cruz), que es el preponderante en Bolivia. Arica se ha convertido en un puerto secundario aunque, igual que Ilo, Matarani y otros en el Pacífico, seguirá sirviendo a lo que antes se llamaba "norte" y hoy se conoce como "occidente" de Bolivia".*

Como hemos dicho, muchas veces se han visto intentos de la segunda región o zona media boliviana por acercarse a la geopolítica de Chile, especialmente en el caso de Tarija, encontrándose invariablemente con la negativa del Altiplano, donde se acumula el poder central. Dado que esa zona reúne una población eventualmente más culta y desarrollada que el resto de territorio altiplánico, no será sorpresa que, en algunos años, puedan producirse intentos de alianza de la medianía boliviana con Chile en materias comerciales y, especialmente, en el aprovechamiento de los accesos al Pacífico otorgados por Arica y Antofagasta. Tampoco será sorpresa que el proceso de desintegración de Bolivia se manifieste en el sustantivo brote de independentismos contra el centralismos paceño, tanto en esta zona mediana como en la de llanuras orientales.

Origen colonial de Bolivia ¿Por qué nació encerrada en la altura?

En 1545, los españoles descubrieron las minas de plata de Potosí en Cero Rico, llamado "la montaña de plata", iniciando de inmediato su masiva explotación a 15.600 pies sobre el nivel del mar. El hallazgo atrajo instantáneamente a aventureros, especuladores, comerciantes y, por sobre todo, miles y miles de obreros de origen indígena, acostumbrados a vivir en la miseria y bajo las condiciones menos humanas imaginables, frecuentemente con características de esclavitud. Los más acostumbrados a la relativa comodidad o dedicados a labores mas bien administrativas, fueron fundando pueblos aledaños, como Chuquisaca (actual Sucre) a 9.500 pies, Cochabamba a 8.500 y Tarija a 6.250, conocidos como "ciudades jardines", especialmente en el caso de Chuquisaca.

Bolivia es, de este modo, el remanente de lo que, en el período colonial, constituiría la promisoria Audiencia de Charcas, creada en 1559 en la ciudad de La Plata de los Charcas, cuando la Corona instruyó al Virrey del Perú, el Conde de Niebla, para que señalara los territorios de este nuevo distrito formado por las ricas provincias y ciudades de los Andes centrales y del Altiplano. Presiones de las propias autoridades motivaron a la Corona a otorgarle mayor cantidad de territorios el 29 de agosto de 1563, cediéndole parte de la Gobernación de Chile: Tucumán, Juríes y Diaguitas.

Puede advertirse con claridad que la intención del soberano español parece ser la creación de un centro administrativo en el sector alto del territorio continental americano, distinto de las que tendrían para entonces, por ejemplo, la capital del Perú, situado en el bajo continente, junto al mar. Así nos lo confirma una provisión adicionalmente dictada por Felipe II el mismo día de la creación de la cesión de territorios a la Audiencia de Charcas, donde se lee que la Audiencia de Lima *"tenga por límites y distrito todo lo de la provincia de Chile, con los puertos que hay en dicha ciudad de los Reyes hasta las dichas provincias de Chile y los lugares de la costa dellas"*, es decir, se mantenía intacto el límite vecinal entre Perú y Chile en Atacama sin que la Audiencia de Charcas pasara entre ambos con su supuesta "salida al mar".

Hacia 1570, las minas de plata de Potosí habían convertido este lugar en un centro de riqueza y desarrollo para España. La ciudad pasó a ser llamada *Villa Imperial de Potosí*, siendo por años la más grande de toda América. Sin embargo, la totalidad de los trabajadores que respondieron a esta fiebre seguían siendo de origen indígena, cerca de 120.000, muy pobres y mal remunerados, por lo que la influencia hispánica en estas comarcas serían mínimas, como veremos después.

Cabe preguntarse si ya entonces era Bolivia una isla perdida en las alturas de las mesetas *collas*. Un buen indicio proviene de la división territorial fijada en 1568 en el Cuzco, según la cual se separaban las Audiencias de Lima y de Charcas estableciendo que esta última iba *"desde Collao... hacia la ciudad de La Plata"*, al SO, lo que confirma el no contacto entre Charcas y el Pacífico. Otra luz reveladora provendrá de la Recopilación de las Leyes de Indias, promulgada en 1680, cuya Ley 5, sobre la Audiencia de Lima dice:

> *"...tenga por distrito toda la costa que hay desde dicha ciudad hasta el Reino de Chile exclusive y hasta el puerto de Paita inclusive y por la tierra adentro a San Miguel de Piura, Cajamarca, Chachapoyas, Moyobamba y los Motilones inclusive y hasta Collao exclusive por los términos que se señalan en la Real Audiencia de la Plata".*

Este texto indica con toda claridad, nuevamente, que tanto el Perú como el Chile coloniales eran colindantes, y que la Audiencia de Charcas se ubicaba *"por la tierra adentro"*, al oriente del Perú, es decir, en la meseta altiplánica. Así, la Audiencia de Charcas, futura Bolivia, nacía condenada a la vida en las alturas, bajo un régimen carcelario que se extendería hasta mucho después de agotadas las minas potosinas.

La influencia de este alto territorio ya era visible en la colonia, donde desde temprano se formó en el pueblo altiplánico una conciencia aislacionista. Un viaje desde la meseta hacia las costas, por ejemplo, tenía gran cantidad de riesgos y penurias por varios días. Siendo Arica el puerto de mayor uso por Charcas, los funcionarios de la Corona que desde allí salían a Oruro, Potosí o Chuquisaca, solían llegar en tal estado después de atravesar el desierto, que rara vez regresaban o se tomaban la molestia de continuar los recorridos de exploración o reconocimiento jurisdiccional. Esto sólo acentuaría la conciencia localista, fuertemente arraigada en el aislamiento que, para empeorar la situación, tuvo muy poca relación con el resto de la América hispánica.

En estas circunstancias, con el desarrollo económico acumulado en las mayores alturas donde logró asentarse la vida humana, no fue raro que también el desarrollo social y cultural de la colonia tuviese lugar en el mismo ambiente. Es así como, en 1621, se inauguró en Chuquisaca la Universidad Jesuita, Pontificia y Real de San Francisco Javier, y en 1776, se creó allí también la Real Academia Carolina, convirtiendo a la Audiencia de Charcas en uno de los centros académicos más importantes del territorio colonial hispano.

Luego de un buen tiempo perteneciendo al Virreinato del Perú, la corona decidió hacer algunos cambios. Aunque Bolivia declare hoy que sus pretendidos "territorios litorales" correspondían a caletas como Cobija -en realidad fondeaderos auxiliares con los que contaba sólo de manera suplente-, la verdad es que la incorporación de la Audiencia de Charcas al Virreinato de Buenos Aires en 1776, trasladó prácticamente todo el movimiento comercial de la Bolivia colonial hacia el Atlántico, acentuando más aún el encierro cenobita en las altas mesetas. Esto, porque el grueso de su comercio (por no decir todo) derivó hacia esos puertos en circunstancias de que la comunicación o el transporte hacia la Plata eran aún más dificultosos y arriesgados que hacia el Oeste, según veremos más abajo. De hecho, la audiencia estaba aun más lejos de la Plata de que de Lima, su anterior administradora.

Esta anómala relación con el nuevo virreinato platense fue determinante en la formación de la conciencia independentista de

Bolivia, a pesar de que estaba fuera de toda relación con las corrientes que habían en el resto del continente, precisamente por su aislamiento en la altitud. Ello no impidió que sus pioneros gritos de libertad comenzaran el 25 de mayo de 1809. Pero, cuando la independencia ya había llegado a los países del continente, gran parte del territorio boliviano aún estaba inexplorado y la relación cultural o comercial con España era nula. Su deseo de desprenderse de la dependencia con Argentina perduró y clamó para sí su completa independencia en 1825, a pesar de las innumerables ambigüedades y problemas que esta autonomía le iba a significar.

Bolivia es una ficción política: un país nacido "por decreto"

Para comprender la inusual situación en que Bolivia saltaría a la independencia, debemos recordar que Bolívar había ideado la creación de una Confederación de los Andes en la región, proyecto que había entrado en serio peligro desde el inicio mismo de la emancipación, producto de los caudillismos y las mezquindades de afloraron por todo el continente. Quizás, en su fuero interno, sabía que una Bolivia abandonada por la autoridad del látigo español no era capaz de crear contra reloj y de la nada un ordenamiento propio y eficiente para soportar los desafíos de la autosubsistencia republicana.

Contrariamente a lo sostenido por bolivianos y por americanistas en general, el Libertador Simón Bolívar nunca estuvo a favor de la autonomía del Alto Perú, sino que abogó por su permanencia en el ex Virreinato de Buenos Aires o, de preferencia, a su reincorporación en el Perú. La capacidad visionaria del ilustre venezolano le permitía advertir que la posición geográfica del Altiplano -por el que tenía tanta simpatía-, le condenaría a la miseria y el abandono infinito si no dependía directamente de otra nación con la mitad del camino ya recorrido. Con tal objeto, envió al Mariscal Sucre a la ex Audiencia de Charcas, indicándole la necesidad de someterla administrativamente a la voluntad del Congreso de Lima. Peregrina idea, porque la Asamblea de Chuquisaca ya había decidido tomar indeclinablemente la vía de constituirse en una república autónoma.

Todo obró en favor de la autonomía altiplánica. Sumida en el caos, la Argentina (Provincias Unidas de la Plata) enfrentaba difíciles momentos para su cohesión interna y en sus relaciones con el Brasil, por lo que el día 9 de mayo de 1825 no tuvo más remedio que dar a Charcas la condición de *nihil obtats* para que decidiera su destino. El proyecto independentista, en tanto, fue aprobado en la ex audiencia el 6 de agosto de 1825 y se bautizó al país como *República de Bolívar* para adular al libertador, nombre cambiando más tarde a Bolivia.

Según los principios de derecho territorial derivado de la colonia o *uti possidetis juris* de 1810, Charcas le pertenecía enteramente al ex Virreinato de Buenos Aires, pero las circunstancias políticas imperantes permitieron esta curiosa segregación con la que Bolívar no estuvo para nada de acuerdo, sin tener más alternativa que acatar la voluntad altiplánica. Conciente de lo que se venía

encima, había escrito con molestia a Sucre desde Arequipa, el 15 de mayo de 1825:

> *"Estoy convencido de que nadie quedará conforme... y francamente puedo decirle que no me siento autorizado a dictar ese decreto y que sólo la fuerza de las circunstancias me obliga a aprobar su conducta, para apaciguar al Alto Perú, para contemporizar con el Río de la Plata, para probar los sentimientos liberales del Congreso del Perú y para mantener mi reputación de firme defensor de la soberanía popular y de la libertad de las instituciones".*

Una vez independiente y ante la resignación de Bolívar, la intelectualidad boliviana fue reducida rápidamente a la influencia de la Real y Pontificia Universidad de San Francisco Javier, con academicismos de fuerte acento liberal y europeísta, pero encerrada y sobre las alturas, casi sobre las nubes, por lo que pasó de ser la sede filosófica del independentismo antiespañol a un elemento más del estricto enclaustramiento. Y ojo, porque estamos hablando del período de tiempo en que Bolivia alega ahora haber tenido mar y, de hecho, en aquellos años, habían iniciado ya su plan de habilitación del puerto de Cobija para incorporarlo a la república, luego de fracasar en su interés de tentar a Arica a desprenderse del Perú.

Vemos así que, a pesar de todo, Bolivia no estaba haciendo otra cosa que perpetuar su aislamiento y, cuando no, acentuándolo más aún. El abandono del dominio español condenó al país altiplánico a ser una pequeña llama apagándose al viento, sola, aislada y ajena al resto de la creación.

En tales circunstancias, el nacimiento de Bolivia a la vida independiente fue una difícil y controvertida variación al proceso que imperaba -en general- en las ex-colonias de Indias. Hubo una enorme cuota de improvisación y una gran cantidad de lapsos o etapas que quedaron pendientes en el camino, siendo uno de ellos el fundamental factor geográfico-jurisdiccional. Y no fue raro, por lo tanto, que instantáneamente al nacimiento de la nueva República, las autoridades bolivianas se lanzaran en la necesidad de salir a buscar un puerto propio, precisamente en territorios donde las delimitaciones tampoco eran identificadas de forma clara y tajante, como en Atacama, en la semilla de la controversia que se desataría con Chile por la posesión de tales territorios. Bolivia nace, de este modo, como una ficción territorial y política. Su jurisdicción no era más que un favor concedido por la Argentina. Un país que nace en estas condiciones, evidentemente racionaliza sus derechos territoriales de manera muy particular y distinta al resto del continente, donde la tendencia era fundamentarla en derechos jurídicos e históricos.

El panorama en que había quedado la ex audiencia ahora abandonada por el elemento español, era realmente desolador. Luego de recorrer las mesetas y confirmar la extraña concentración de indígenas en esos territorios (la tercera parte de ellos, entre los 12.500 y los 14.000 pies de altura), el Secretario General del Consulado Británico en Lima, J. B. Pentland, presentó

al Cónsul C. M. Ricketts un informe con fecha 2 de diciembre de 1827, donde dice:

> *"Los caminos que atraviesan a Bolivia sólo se adaptan a mulas y lamas* (llamas)*, no existe un camino para carros en parte alguna de la República, y a excepción de uno o dos carruajes usados en ceremonias religiosas en Chuquisaca no hay vehículos con ruedas en ningún lugar de Bolivia".*

A poco de andar, esta precariedad y la orientación caótica de un país nacido en tan singulares circunstancias, comenzaron a hacerse patente en el ámbito político y los conflictos llegaron con prisa. La entropía tomó posesión del país y, uno a uno, se turnaban los golpistas en las puertas del Palacio Quemado, completando cerca de 10 gobiernos en sus primeros 20 años de vida independiente. El promedio de duración de los gobiernos llegó incluso a un año por mandato, cifra que se mantiene hasta hoy.

Estas características sólo son atribuibles a un país que fue incapaz de consolidar su sentido nacional y su orden institucional, por lo que estaría en proceso de desintegración. En el reflejo de un país que no alcanzó a construirse, a amalgamarse, y pereció en el camino, como el cinturón de asteroides que gira entre las órbitas de Marte y Júpiter, correspondientes a un intento de planeta que nunca llegó cohesionarse para ser tal, víctima abortada de las leyes de hierro de la gravitación universal. Es por esta razón que suele decirse que Bolivia nació como nación *por decreto* o *por trámite*.

Lamentablemente para la república del Altiplano, y tal como ese misterioso planeta que nunca pudo ser el Sistema Solar en el cinturón de asteroides, la experiencia africana e incluso la europea post Primera Guerra Mundial, demuestran que los países que nacen *por decreto* y *por trámite* quedan condenados al colapso y, tarde o temprano, sucumben sobre su propio peso.

El abandono interior y periférico. El *uti possidetis* "de facto"



El único criterio de derecho occidental civilizado aplicable a la definición de fronteras de las nuevas repúblicas, una vez iniciado el proceso de emancipación americana, sólo podía ser el de considerar los territorios de cada una como los mismos que le correspondían *al momento de su emancipación*, es decir, en 1810. Es lo que se ha llamado principio del *uti possidetis juris*, según el cual Chile posee como territorio el mismo que le correspondía a la Capitanía del Reino de Chile, Argentina el del Virreinato de Buenos Aires o de la Plata y Perú el del Virreinato del Perú.

Sin embargo, la simpleza del principio de *uti possidetis* no contemplaba soluciones concretas para dos desafíos muy específicos que tocan directamente a la situación de Bolivia:

1. En qué condición de derecho territorial quedan las naciones surgidas posteriormente a 1810 (recordemos que Charcas se independizó recién en 1825), y

2. Qué sucedía con las Audiencias, Obispados o administraciones menores que, también como Bolivia, consiguieron romper el derecho derivado del *uti possidetis* de los ex Virreinatos, desprendiéndose de ellos para existir como repúblicas autónomas, pero con la paradoja de tener que exigir para sí sus propios principios de derecho territorial en límites y comarcas, a veces muy mal demarcadas o confusas.

La percepción de derechos territoriales de Bolivia o de cualquier otro país cuyo origen no se ajusta a derecho territorial y responde más bien a una ficción, como la que hemos descrito, explica en gran parte la cantidad de conflictos que este país ha tenido con el entorno y el entorno en contra de él. La situación más patética la da el caso de sus controversias con Chile y con Argentina en la segunda mitad del siglo XIX: mientras por Atacama su cuerpo diplomático hacía todo lo imaginable para justificar ante Chile sus pretensiones en base a supuestos derechos coloniales derivados del *uti possidetis*, frente a la Argentina se esmeraba en presentar excusas para hacer una excepción al mismo principio de derecho colonial y poder mantener para sí la provincia de Tarija, que en realidad correspondía a territorio argentino y nunca había pertenecido a la Audiencia de Charcas.

Esta tendencia está expresamente reconocida en la carta confidencial del entonces ministro y futuro presidente boliviano Mariano Baptista, quien, molesto por la actitud del Perú y la Argentina de avalar el principio de derechos soberanos de cada nación según el *uti possidetis*, escribe en febrero de 1874 al representante peruano en La Paz, don Aníbal de la Torre, una tremenda confesión:

> *"Le llamo la atención sobre ese maldito uti possidetis deslizándose en las soberanías nacionales. Le repito que, aceptándolo en su vaguedad, ni Guayaquil pertenece al Ecuador, ni Montevideo es la capital de la Banda Oriental. Llevémoslo allí donde debe estar, al Chaco y Atacama para nosotros, a sus llanuras de oriente para ustedes, a los desiertos de Patagonia para Chile. ¿Sería regular que arreglándonos nosotros en el paralelo 24 o en el 23 y 59 de una manera terminante y digna, nuestros amigos (Argentina y Perú) nos dijesen: eso no me gusta y no garantizo ese territorio y no cumplo con el tratado defensivo? ¿Sería justo que acordándose la República Argentina con Chile, de un modo o de otro, tranquila y pacíficamente, nosotros le dijésemos: vuestros linderos no son de nuestro agrado y no garantizamos para lo venidero su integridad?".*

Esta tendencia al desacato del derecho territorial deriva de la ficción geográfica y política que, como hemos demostrado, es Bolivia. Prestigiosas autoridades intelectuales del país altiplánico, como el ya citado Alcides Arguedas y Franz Tamayo, asociaron este retardo a la propia "naturaleza" del pueblo boliviano, lo que explicaría la costumbre histórica de sus autoridades por sentarse y violar cuanto tratado internacional han firmado y, en oposición, exigir violentamente el cumplimiento de los mismos -y del modo más generoso posible- mientras les resulten beneficiosos.

Sin embargo, el validar el método del derecho territorial como *uti possidetis* "de facto" por sobre el *uti possidetis juris* de 1810, es decir, la imposición del hecho consumado por sobre el derecho fundado, si bien garantizó a Bolivia su existencia como república independiente y le permitió refugiarse en la aspiración de conservar el mismo territorio que le correspondía siendo la Audiencia de Charcas de la Colonia, abrió las puertas a un juego peligroso y de doble filo, que ha convertido al país en víctima de un estado de desmembramiento constante, según veremos más abajo.

En la flamante vida republicana, la expansión de la población boliviana mostró ínfimo interés en moverse dentro del territorio y, por el contrario, permaneció en los centros humanos distribuidos por la altiplanicie, engrosando la densidad poblacional en una extensión limitada. Gran parte derivó hacia los valles cálidos de Tarija y Cochabamba. Hacia los territorios amazónicos, las llanuras o incluso los litorales que Bolivia asegura rabiosamente haber poseído entonces, casi nadie se decidió bajar.

El regionalismo extremo, el picadillo del sentimiento de pertenencia y la verdadera devoción por el culto a la personalidad y al caudillismo, como consecuencia del personalismo idiosincrásico que se arraigó en el pueblo de la ex audiencia, adquirieron características violentas y perjudicaron drásticamente el disfrute de su condición de autonomía. Si a esta situación sumamos la constante tensión periférica que involucra la posición estratégica en el "corazón" del continente, se podrá comprender cómo ha sido influida la actitud y la personalidad colectiva boliviana por sus conflictos con los vecinos.

Si tras el triunfo de los separatistas en la Independencia de Bolivia, la nación quedó conformada por las regiones de la alta meseta y los valles ultramontanos, además de los bajos territorios y la zona selvática oriental, distribuidos en el Altiplano y las llanuras orientales, que hemos descrito más arriba, advertimos que los altos territorios concentrados hacia el centro del país y ajenos a cualquier posibilidad de conflicto territorial crearon una falsa sensación de calma en la población boliviana que, en tremenda mayoría, se concentraba en ellos. Sin embargo, los bajos territorios del entorno, mal delimitados, con jurisdicciones ambiguas y determinables por leyes indianas muchas veces contradictorias entre sí, constituían la semilla de futuras controversias con todos los países de la vecindad, incluso con Perú y Argentina que, frente a Chile, en varias oportunidades se han pretendido presentar como naciones amigas o solidarias de Bolivia.

Tensión territorial con todos sus vecinos. Una república en desmembramiento

Hemos dicho que Bolívar fue capaz de advertir que la situación en que quedaba Bolivia resultaba en extremo peligrosa y podía condenar al país, sino a la mutilación, entonces a la eterna tensión fronteriza con sus demás vecinos. En carta a Sucre del 12 de mayo de 1826, dice el Libertador:

> *"Debemos hacer el ensayo de unir a Bolivia y Perú en una federación y cuando me vaya a Colombia veré qué es lo mejor que se puede hacer... Bolivia no puede seguir tal como está, porque el Río de la Plata y el emperador del Brasil podrían causar la destrucción de esta república".*

Para comprender los fundados temores del venezolano, debemos considerar las particulares condiciones que hemos descrito como la génesis boliviana, como verdaderas bombas de tiempo colocadas en sus cuatro cardinales, y que se relacionan también con la indefinición que existía desde el Tratado de Tordesillas, hacia 1499, en donde españoles y portugueses se reparten el mundo. Con él, los hispanos intentan frenar, principalmente, las penetraciones portuguesas hacia el Amazonas y el Paraná. Como en la práctica no resultó, en 1777 se firmó el llamado Tratado de San Ildefonso, que fijaba un *statu quo* y deslindes tan ambiguos e imprecisos como sólo permitían las referencias de coordenadas astronómicas y de ríos casi desconocidos considerados en el acuerdo. Fueron estas las condiciones en que Bolivia enfrentó la vida independiente.

Esto explica que, a partir de su salto a la vida de República, las autoridades bolivianas salieron en búsqueda de un territorio costero propio sin reparar en momento alguno si correspondían para sí tales derechos o si los territorios donde pusieron su interés estaban dentro de la jurisdicción de otras repúblicas. También fue en esta aventura que los bolivianos intentaron avanzar sobre Arica, a la sazón puerto del Perú heredado desde su condición de virreinato. Allí se estrellaron con la férrea oposición peruana a discutir el tema siquiera, generando fuertes protestas de parte de Lima, en febrero de 1826, cuando se supo que las autoridades del nuevo país estaban tentando a la alcaldía de Arica para incorporarse a Bolivia. Increíblemente, el presidente del Perú era por entonces el Mariscal Andrés de Santa Cruz, boliviano de nacimiento y futuro "protector" de la Confederación Perú-Boliviana, quien argumentó sus reparos en el hecho de que Bolivia, precisamente, *no poseía derechos litorales*.

A continuación, el esfuerzo boliviano bajó hacia las costas atacameñas, comenzando a buscar entre el Loa y la caleta de Paposo alguna salida al mar que creyeron encontrar en Cobija, que había estado por un tiempo al servicio auxiliar de Charcas antes de ser desplazada por las facilidades de uso de Arica durante la colonia, en ambos casos sin cesión territorial. No sabían, sin embargo, que Chile consideraba ese mismo territorio dentro de su jurisdicción territorial, desatándose la dura controversia que culminaría, años después, en la Guerra del Pacífico.

Conociendo ya el origen del enclaustramiento boliviano en territorios cálidos de las mesetas altiplánicas, en desmedro de los territorios bajos, si bien esta tendencia le permitió a Bolivia ocupar Tarija y arrebatársela a Argentina en uno de sus poquísimos logros diplomáticos en materias territoriales, tuvo consecuencias nefastas también en la capacidad altiplánica para mantener la cohesión y la unidad territorial, en relación a los territorios bajos, prácticamente abandonados.

Entre estos territorios prácticamente autorrenunciados, están las regiones del Norte y Noroeste, cuyo clima amazónico, sujeto a fuertes lluvias y clima hostil, venció toda capacidad del pueblo altiplánico para ocuparlas o dominarlas, permitiendo con ello la extraordinaria facilidad con que Perú y Brasil lograron de Bolivia acuerdos muy favorables para sí en la definición del límite en dicha zona, en desmedro de la nación que prefería hacer su vida en las alturas. El Tratado de 1867, por el cual Bolivia reconocía un enorme territorio de esta zona en favor del Brasil con la línea Muñoz-Netto, prácticamente no despertó preocupación alguna ni frustración entre los mismos nacionalistas altiplánicos que disputaban con Chile furiosamente la posesión de Atacama. Pero, hacia fines de la Guerra del Pacífico, el Norte de Bolivia comenzó a experimentar en carne propia la fiebre cauchera que se había despertado hacia 1839, con el descubrimiento de la vulcanización por Charles Goodyear, empresario cuyo apellido dio nombre a la famosa marca de neumáticos.

La exploración realizada por el Dr. Heath en Río Beni permitió abrir insospechadas posibilidades económicas a los terrenos bolivianos limitantes con el Amazonas, donde el árbol de caucho abundaba, pudiendo ser llevado desde allí hasta el puerto de Manaos, usando la ruta del río. Lamentablemente, lo que no habían eran bolivianos con interés masivo en esta posibilidad y fueron superados rápidamente por la tenacidad y la fuerza de trabajo de los aguerridos caucheros brasileños, precisamente en otra de las zonas mal delimitadas, por lo que la semilla de la controversia volvería a germinar con rapidez.

Hasta sentidos los primeros vientos de la guerra, La Paz se había limitado a enviar protocolares expediciones a las fronteras entre 1892 y hasta 1898, con la intención de estudiar la fundación de posibles colonias. El Coronel Pando, futuro Presidente de la República, participó activamente de estas tentativas, pero que nunca fueron concretadas en colonias. A penas lograron instalar una aduana que, en 1899, fue superada por el número de trabajadores brasileños operando en la comarca, provocando la Guerra del Acre. Bolivia alega hoy que la firma de Tratado de 1904 con Chile fue hecho "bajo presión" de Santiago para imponer sus intereses en el acuerdo, valiéndose de la situación de Bolivia con el Brasil (mito creado por el periodista boliviano Luis Espinosa Saravia ante la frustración provocada en La Paz por el Tratado de 1929 entre Chile y Perú). La verdad es que, concentrados en resolver el problema de Atacama con La Moneda en los términos más favorables que se pudieran, el Palacio Quemado no llegó a mostrar ni un mínimo interés siquiera, en la zona del río Acre disputada con Río de Janeiro, entregándola sin complicaciones a pesar de la guerra y de dos esfuerzos ques e desplegaron para aplastar dos intentos de separación secesionistas, encabezados por el revolucionario español Luis Gálvez Rodríguez en 1899, y luego por el brasileño Plácido de Castro en 1902, este último logrando incorporar al Acre definitivamente a la administración carioca. Sólo la tenacidad ejemplar de patriotas bolivianos como Nicolás Suárez habían permitido despertar la conciencia y el interés en estos territorios durante el conflicto. Todo este fervor fue aplastado con el Tratado de Petrópolis, en 1903, en el que Bolivia cedió incluso territorios que no habían sido cuestionados antes o durante el conflicto, sumando cerca de 191.000 kilómetros

cuadrados. La reacción del pueblo boliviano, ignorante y apático para con estas noticias lejanas, fue prácticamente nula.

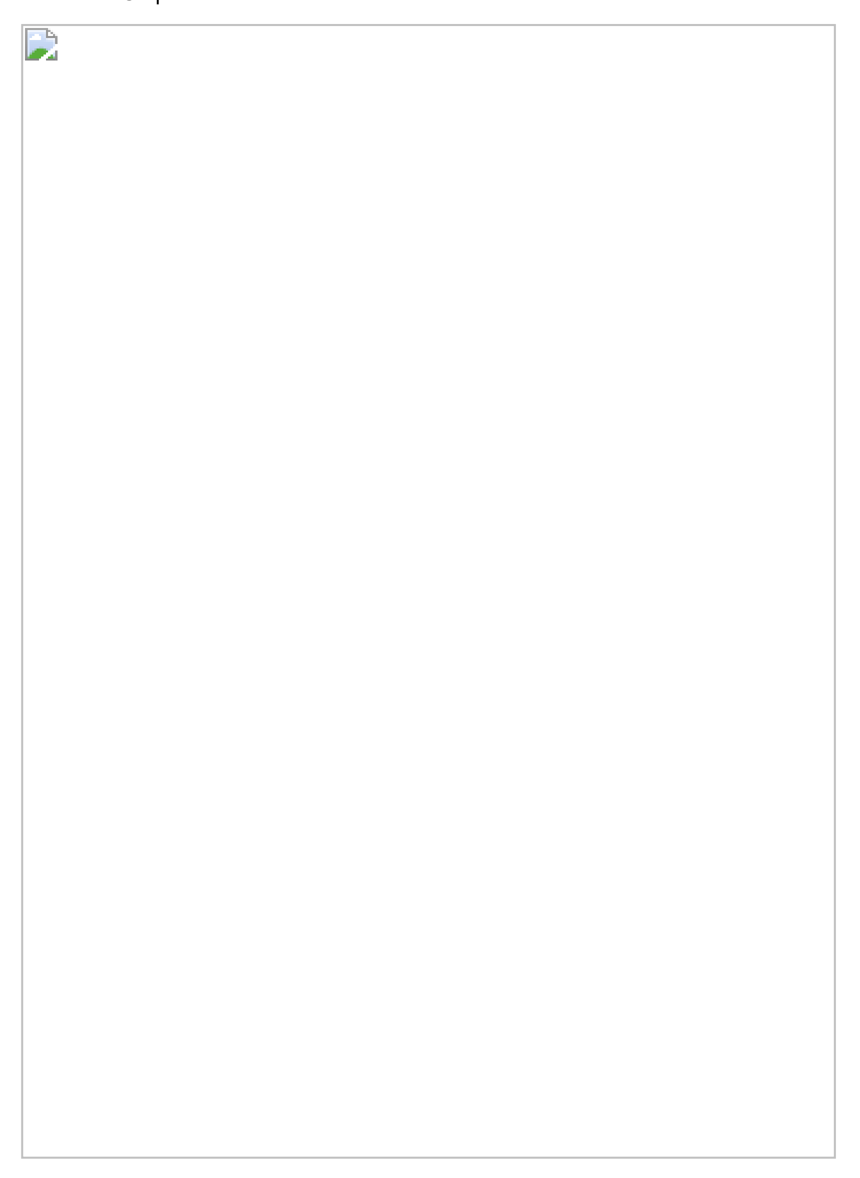
Cabría recordar, sin embargo, que aunque el relato boliviano suele demonizar a los brasileños por su avance en los territorios caucheros, por un lado, y por otro repite la eterna condena antichilena de que, durante la Guerra del Pacífico, Chile se habría prestado para el interés del "imperialismo británico" en la regiones salitreras, Bolivia había firmado en 1901 un peligroso acuerdo comercial que prácticamente hipotecaba los territorios del Acre y las fuentes del Javary a manos de una poderosa empresa anglo-norteamericana denominada *Bolivian Syndicate of New York*, que incluían concesiones y derechos de compras de territorio, además de la libertad tributaria de explotación del caucho por 60 años, percibiendo el fisco boliviano sólo el 10% de las entradas netas, a partir del tercer año. Obviamente, esta desmesurada entrega alertó al Brasil y fue rechazada de plano como medida de protección de sus trabajadores. Incluso el Perú estuvo al borde de involucrarse en el conflicto cuando ya se habían tomado las armas. Bolivia, intentando afianzar más aún la penetración imperialista y el intervencionismo internacional en la zona, llegó al delirio de solicitar a la Casa Blanca, el 10 de junio de 1902 a través de su Legación en Washington D. C., que considerara la asistencia del Brasil a los caucheros alzados como una *"agresión contra los Estados Unidos"* y que metiese manos en el asunto. Fue por esto que, en su momento, la victoria carioca en el Acre fue ampliamente aplaudida por la comunidad de América Latina y Bolivia se vio sola en el concierto continental. Veremos que esta clase de predisposición evidente del Altiplano a comprometerse con grandes intereses transnacionales, se repetirá durante la Guerra del Chaco con el Paraguay.

Tampoco obra muy a favor de las afirmaciones bolivianas el curioso suceso de 1902, año en que Bolivia y Perú decidieron escoger a la Argentina como árbitro para la controversia que ambos países sostenía sobre la amplia cuenca por la que avanzaba el río Madre de Dios. Parece insólito que La Paz haya aceptado a Argentina como árbitro, a sabiendas de que, para la ocasión, Buenos Aires aún mantenía con el Altiplano fuertes controversias territoriales por Yacuiba y Tartagal, y apetitos declarados sobre la provincia boliviana de Santa Cruz. De hecho, La Paz renunció totalmente Tartagal a pesar de que estaba completamente habitada por bolivianos, y Santa Cruz estuvo a punto de seguir el mismo camino dado el fuerte independentismo que surgió en el corazón de la región. Tal vez, la falta de objetividad de Argentina como árbitro se refleje en el curioso fallo de 1909, donde la Casa Rosada se limitó a emitir una opinión mediadora y exponer una repartición del territorio, a pesar de que la defensa de ambos países había involucrado el estudio de todas las leyes coloniales relacionadas con jurisdicciones y cesiones de territorio que habían alcanzado a emitirse. Como dato curioso, vale destacar que durante este arbitraje, los representantes bolivianos reconocieron involuntariamente no haber poseído jamás derechos coloniales en el litoral de Atacama, contradiciendo todas sus declaraciones anteriores y posteriores a estos hechos.

En total, las pretendidas pérdidas territoriales que la historiografía oficial de Bolivia "carga" a las culpas de sus demás vecinos son:

- 490.430 km.2 con Brasil
- 250.000 km.2 con Perú
- 234.000 km.2 con Paraguay
- 170.758 km.2 con Argentina
- 120.000 km.2 con Chile

Bolivia declara haber nacido a la vida independiente con 2.363.769 kilómetros cuadrados. Ahora le quedan 1.098.581 kilómetros cuadrados, por lo que el territorio que considera "perdido", sumaría 1.265.188 kilómetros cuadrados. Aun si consideráramos cierto el capricho narrativo de que Chile le "usurpó" a Bolivia su supuesto litoral histórico de 120 mil kilómetros cuadrados (sobre los que no tenía ningún derecho territorial histórico de origen colonial o republicano, salvo en los tratados que ella misma violó provocando la reivindicación de Antofagasta por parte de Chile en 1879), la cifra continúa siendo la más baja de todas las "pérdidas" clamadas por el país altiplánico y, sin embargo, continúa siendo la más publicitada y la única que involucra, además, la pérdida adicional de una "cualidad geográfica" en particular, correspondiente al mito de la "cualidad marítima" que este país alega haber tenido hasta la Guerra del Pacífico.



Últimos conflictos: guerra con Paraguay y ambiciones argentinas

Hemos dicho que una parte de Bolivia, a pesar de todo, continuó manteniendo una tendencia a comerciar por el lado Atlántico más que por el Pacífico. En tal sentido la ruta constituida por los hitos Paraguay-Paraná-Rio de Janeiro revitalizó fuertes pretensiones de la nación altiplánica en la proyección hacia los territorios del Chaco paraguayo, de 250.000 kilómetros cuadrados. Impaciente, La Paz llegó a reclamar 850.000 millas cuadradas en torno a la hoya del río Paraguay y al Chaco Boreal, rico en maderas, quebracho y posibilidades para el rubro agropecuario pero, por sobretodo, valor petrolífero. Esta sería la simiente de la Guerra del Chaco.

Valiéndose de la asesoría del general alemán Hans Kundt, los bolivianos pretendieron pasarse de listos con un *statu quo* fijado en 1907 para el conflicto del Chaco y comenzaron a construir una cadena de fuertes por el Norte de toda la línea provisoria establecida en el acuerdo, resueltos a no ceder ni un centímetro a sus aspiraciones. Sin embargo, los paraguayos no aceptaron la desafiante acción y comenzaron a levantar sus propios fuertes casi de cara a los del ejército paceño. Aún aceptando que la frontera en el Chaco estaba poco definida y mal conocida, Bolivia

había intentado innumerables veces la ocupación humana como medida de justificación de soberanía, fracasando en todos estos proyectos producto de la misma falta de interés en bajar de las alturas o conquistar tierras bajas. No obstante, esta vez la tentación creció con las noticias de los ricos yacimientos petrolíferos existentes en el área reclamada, que habían concentrado el interés de importantes compañías internacionales.

Tal como sucediera a principios del siglo con el Acre, esta misma nación que ha incorporado a su historiografía oficial la acusación tendenciosa de que Chile "provocó" la Guerra del Pacífico defendiendo "intereses ingleses", no tuvo escrúpulos en atacar violentamente a su vecino paraguayo para proteger los intereses de la compañía internacional, en este caso la norteamericana *Standard Oil* (Esso), que tenían preparado un proyecto de explotación sobre el territorio petrolero en litigio. La razón: en Paraguay se había establecido la compañía inglesa *Shell*, que también tenía la intención de explotar los yacimientos del Chaco. Decidida a arrebatar por la fuerza al Paraguay aquello que claramente no podía justificar por derecho soberano, Bolivia ratificó rápida e irresponsablemente el Tratado de 1925, que favorecía ampliamente a la Argentina en los problemas territoriales que sostenían aún ambos países, y se lanzó a la carga, atacando el fuerte Pitiantuta en junio de 1932. Incapaces de contener diplomáticamente las agresiones, al año siguiente comenzaba de modo formal la terrible guerra. Bolivia contaba para entonces con cerca de 5.500 efectivos, mientras que Paraguay sólo llegaba a 3.200. Sin embargo, la magnitud del conflicto haría que, en dos años, se hubiesen movilizado ya 200.000 bolivianos y 120.000 paraguayos hasta los campos de batalla. Unos 100.000 cuerpos quedarían tirados en ellos.

A pesar de las deficiencias y la falta de vías comunicacionales, la fervorosa capacidad militar de los paraguayos se impuso sobre el Ejército de Bolivia, haciéndole cosechar amargos resultados. Los paraguayos llegaron casi a la capital de Santa Cruz, donde había mucha simpatía por ellos, pero los bolivianos, en su desesperación, lograron cerrar al enemigo los campos de petróleo, deteniendo momentáneamente el conflicto. El retraso permitió que el Comité de Mediación actuara. Estaba compuesto por Estados Unidos, Argentina, Chile, Brasil, Perú y Uruguay. Presionando el camino de la paz, firmaron en junio de 1935 una línea de tregua en el Chaco Boreal. Bolivia no sólo se vería en la obligación de renunciar a la mayor parte de sus aspiraciones expansionistas sobre el territorio paraguayo, sino que la peligrosa apuesta dejaría fuera de su alcance al río Paraguay.

Adicionalmente, se ha sabido que la oscura participación de la Argentina durante el conflicto. Aprovechando el convencimiento mayoritario de la comunidad internacional de que era Bolivia la que había agredido injustamente al Paraguay, la presidencia del General Agustín P. Justo ideó una serie de intervenciones "a distancia" desde antes de declarada la guerra inclusive, a través de agentes y espías dispuestos en los países en conflicto, para que Bolivia perdiera la guerra y, seguidamente, Argentina pudiese engullirse una buena parte del territorio boliviano. Juan Domingo Perón, a la sazón Mayor del ejército argentino y secretario del Ministro de Guerra, participó activamente de este proyecto.

Enterado de estos detalles, el Presidente de Bolivia, Daniel Salamanca, declararía en aquellos años:

> *"El gobierno argentino ha concentrado fuerzas en las fronteras bolivianas a fin de dar la mano al Paraguay en caso necesario, previo un incidente que se provocaría".*

Está demostrado, por ejemplo, que la Casa Rosada realizó algunos planes de abastecimiento de armas para el Paraguay, además de organizar líneas de crédito para que el gobierno paraguayo pudiese adquirirlas. No sabemos a ciencia cierta si se concretaron estos planes, pero sí se sabe que Argentina proporcionó bodegas especialmente habilitadas para transportarlas y también envió alimentos para los combatientes paraguayos. Sin embargo, la revelación de la abundante correspondencia diplomática entre Argentina y Paraguay, en aquellos años, parece confirmar esta situación (ver reportaje del diario bonaerense "Clarín" del domingo 4 de septiembre de 2000, titulado "Secretos en la Guerra del Chaco").

Esta clase de intervencionismo argentino no tenía nada de solidario para con el Paraguay. Por el contrario, Argentina había iniciado un curioso proceso de imitación del fenómeno europeo del fascismo alemán e italiano, acomodándolo a sus propios intereses, realidad étnica y pretensiones de hegemonía continental, por lo que sólo apostaba al ganador que le resultaba más conveniente, dadas sus aspiraciones territoriales sobre Bolivia que cumplían circunstancialmente, además, con la geopolítica argentina histórica de acercamiento hacia el Pacífico. La idea era fingir algún incidente en la frontera boliviano-argentina, para justificar una invasión del Ejército argentino que cortara al país altiplánico. Francia y Gran Bretaña llegaron a advertir a Argentina de que la denunciarían ante la ONU por su descarado accionar en el conflicto, hacia 1934. Esta amenaza, más los conflictos internos entre el Ejército y la Cancillería de Argentina, terminaron por cortar la extraña "cooperación" pocos meses antes de finalizado el conflicto.

Si bien la guerra tuvo negros resultados para ambos países, en el caso de Bolivia el costo fue peor luego de la firma del Tratado de Paz, Amistad y Límites de 1939. La mayor parte de su escasa población en torno al área de disputa había muerto, y el resto había huido de vuelta a los territorios altos donde se enclaustraban la mayoría de sus habitantes. En consecuencia, la densidad poblacional en algunas regiones orientales quedaron reducidas a niveles insignificantes, casi absurdos. Nuevamente, las circunstancias conspiraban contra cualquier posibilidad boliviana de bajar desde las altas mesetas.

Ventajas geopolíticas desperdiciadas. Una ubicación privilegiada

Hemos analizado hasta ahora las características geopolíticas que han marcado el retraso boliviano, asociadas principalmente a factores de debilidad geográfica o a condiciones de desarrollo social y cultural de sus poblaciones poco auspicioso. Sin embargo,

existe un buen grupo de características estratégicas que, especialmente en nuestros tiempos, debiesen ser consideradas como toda una bendición para el territorio altiplánico, a pesar de que han tenido cero efecto en su economía y en su desarrollo actual debido, precisamente, al retraso general que por tantos años arrastra esa república.

Sorprende que Bolivia sea un país pobre considerando, por ejemplo, las ventajas geoestratégicas enormes que ofrece una ubicación privilegiada en el continente, y que han significado en diferentes períodos históricos la influencia de pretensiones intervencionistas de potencias internacionales sobre su territorio, como fue el caso de la política sudamericana de los Estados Unidos y del bolchevismo ruso durante los años de la Guerra Fría. Aún se mantiene la tendencia del marxismo internacional a asistir y complacer a Bolivia en sus aspiraciones marítimas (Fidel Castro, Hugo Chávez, etc.) por el interés que persiste en el izquierdismo por lograr conquistar este bastión continental.

Para comprender esta importancia geopolítica de Bolivia, debe recordarse que limita simultáneamente con cinco países de la región: Chile, Perú, Brasil, Paraguay y Argentina. Y no se trata de fronteras simples, sino aventajadas, porque:

- Limitan con los tres países identificados como los de mayor relevancia continental, económica y hasta estratégica (según la teoría "ABC", es decir, el imaginario eje Argentina-Brasil-Chile) de los que Bolivia podría constituirse en un intermediario o un nexo.

- Sus fronteras tocan "zonas calientes" de los territorios vecinales, como es el caso de Arica en el caso de Chile (pretendida por Perú), la cuenca del Ucayali (Perú-Brasil), el Chaco Paraguayo (conflicto Paraguay-Bolivia) y los accesos al Paraná (Paraguay-Argentina) de modo que su presencia y estabilidad es también estratégicamente importante para acolchar las relaciones de todo el entorno vecinal.

- Su territorio conecta naturalmente a los pasos tan importantes como el acceso al Pacífico de Arica y Antofagasta en Chile por el Oeste, Callao y Mollendo por Perú, a la zona amazónica baja del Brasil por el Norte y el Este, y al Norte de Argentina por el Sur y a la cuenca del Plata por su vecindad con el Paraguay y la Argentina.

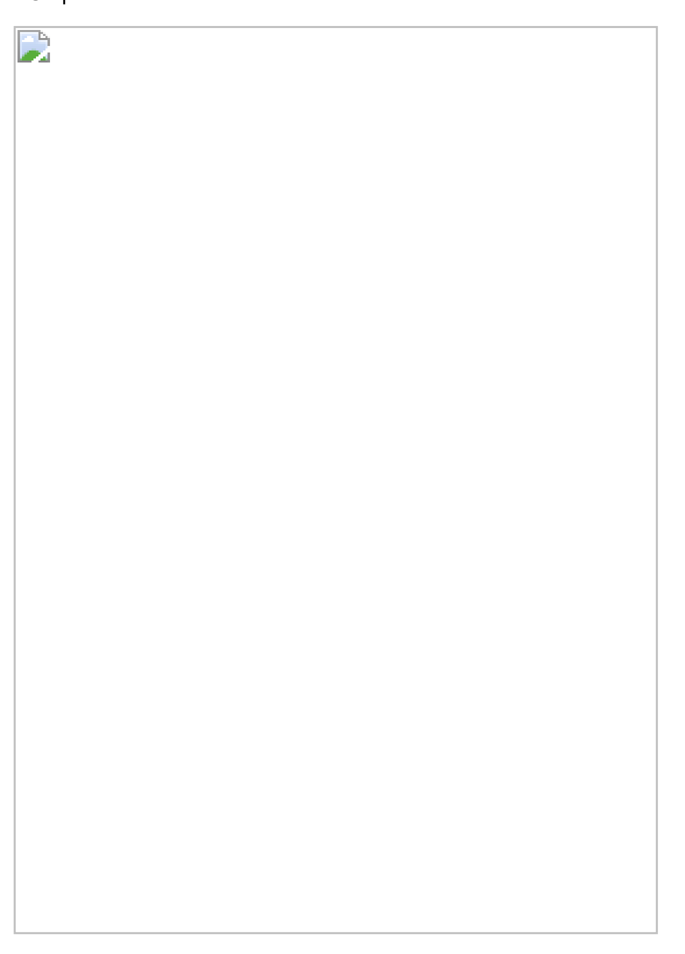
Podemos ver que, insólitamente, la situación geográfica de Bolivia resulta sorprendentemente favorable no sólo para el desarrollo comercial y el intercambio con el resto de la región continental, sino también para el acceso privilegiado a dos océanos, Atlántico y Pacífico, aun sin poseer costas propias y gracias a las facilidades que ha logrado a lo largo de la historia para abrirse paso por los ríos y los puertos de los países vecinos.

Pero esta singular posición de Bolivia en el continente -en el "corazón" del mismo al decir del Capitán de Navío Sergio Aguirre MacKay- la condena a la influencia de una situación geográfica compleja, donde las fronteras resultan presionadas desde todo su entorno, constante modeló profundamente al pueblo boliviano, como veremos.

Si la zona oriental ha logrado consolidar la relación con el Atlántico y explotarla, la zona altiplánica nunca ha logrado aprovechar los accesos al Pacífico que Perú y sobretodo Chile les han garantizado. Esto ha significado un peso de lastre que ha retrasado enormemente el desarrollo del país en su conjunto, al punto de que, si Bolivia es un país pobre, se debe principalmente a la falta de desarrollo del Altiplano a pesar de contar con todas las herramientas necesarias para revertir tal retraso, que también abordaremos en más adelante.

Cabe recordar que, en marzo de 1956, el ingeniero belga de la ONU y experto en navegación fluvial, Marcel Merlin, entregó directamente al Presidente boliviano Víctor Paz Estenssoro un contundente informe sobre los proyectos de integración de la región de Beni al resto de Bolivia y hacia la cuenca Atlántica que por entonces quitaban el sueño a La Paz. El documento describe, de paso, la estupenda situación de desarrollo eventual en que se encontraba entonces Bolivia, permitiendo la definición cerca de 17.000 km. de navegación fluvial para el comercio de caucho, carne, castañas, petróleo y otros productos. El plan podría haber establecido una relación extraordinaria del país como territorio de tránsito y comunicación interoceánica, de un lado del continente a otro, entre el Pacífico y el Altántico. ¿Qué pasó entonces, que estas promesas de riqueza y fortuna no se concretarían jamás?... Simplemente, Bolivia prefirió seguir en su histórica y secular forma de vida monástica, en el culto del autoenclaustramiento.

La paradoja, entonces, es que Bolivia, lejos de carecer de costas y tener realmente razones justificadas para su reclamo portuario sobre territorio chileno, cuenta con la ubicación más privilegiada de las naciones de esta zona regional, en medio del continente, precisamente, para poder sostener su avance económico en base al acceso que ya posee a los dos mayores océanos del planeta y su condición de nexo entre los países más desarrollados de la región.



¿Es verdad que Bolivia no tiene acceso al mar? Opinión de Jaime Eyzaguirre

El siguiente texto corresponde al capítulo "El Puerto Boliviano: ¿Necesidad o Derivativo?", de las páginas 56 a 60 de la obra del historiador Jaime Eyzaguirre "Chile y Bolivia. Esquema de un Proceso Diplomático" (Santiago de Chile, 1963). Su contenido pone en entredicho uno de los principales argumentos del reclamo portuario boliviano, sobre la supuesta falta de acceso a las costas del Pacífico:

> *Quien lea desprevenido las obras o artículos de prensa que algunos bolivianos fervorosos han escrito y siguen escribiendo sobre la urgencia de salida al mar para su patria, podrá imaginarse que esta república padece de una atroz asfixia, y que de tan horrible hecho es exclusivo responsable Chile.*
>
> *Ya los hechos recogidos en este opúsculo se han encargado de demostrar, sin mayor esfuerzo, que Bolivia, en los escasos tiempos que gozó de litoral, vivió de espaldas al océano, y que, por singular paradoja, ha sido el tratado de 1904, con su red de ferrocarriles y facilidades portuarias, el que ha puesto en contacto altivo a esta nación mediterránea con las aguas del Pacífico. Por el artículo 6 del referido acuerdo, Bolivia ha podido usar en la forma más amplia de los puertos chilenos de Arica y Antofagasta. Un convenio suscrito en 1937 y ratificado en Santiago el 9 de julio de 1942, ha regulado en catorce artículos todo*

lo referente al tránsito de personas y carga de un país a otro, estableciendo en territorio de Chile agencias aduaneras de Bolivia para la custodia de sus intereses. "Dentro de las estipulaciones chileno-bolivianas -dice el convenio-, el libre tránsito comprende toda clase de carga y en todo tiempo sin excepción alguna".

Este libre tránsito prescrito en el tratado de 1904 constituyó un anticipo de las normas que vinieron a generalizarse sólo después de la Primera Guerra Mundial. El eminente tratadista Fauchille, al señalar este último hecho, se ha encargado de recordar que con anterioridad: "No se pueden citar más que los tratados de 20 de octubre de 1904 (artículo 6º), entre Chile y Bolivia; de 26 de octubre de 1905, entre Suecia y Noruega, y de 10 de mayo de 1914, entre Grecia y Servia, que hayan proclamado la libertad de tránsito y la interdicción de todas las medidas susceptibles de entrabarlo" (pp. 488-189).

Chile no sólo no ha provocado la asfixia de Bolivia, sino que ha hecho entrar a ella el aire del océano. El que un país carezca de puerto por obra de la naturaleza o de la historia, en nada entraba su vida y su desarrollo si goza de libre tránsito y sabe aprovecharlo. Lo prueba el caso de Suiza, enclaustrada en Europa, y, sin embargo, próspera por obra del trabajo de sus hijos y la facilidad de comunicación prestada por sus vecinos. Después de la desmembración de la monarquía de los Habsburgos, tres nuevas repúblicas quedaron sin salida al mar: Austria, Checoslovaquia y Hungría, no obstante lo cual continuaron desenvolviéndose. Y vale la pena recordar que Bolivia figuró entre las naciones que declararon la guerra a los imperios centrales, y que asumió así una cuota de responsabilidad junto a los que impusieron las condiciones de paz. Pues bien, nadie recuerda entonces que se alzaran voces de protesta de algún representante boliviano por haberse privado de acceso propio al mar a esos tres cultos países.

Bolivia tiene libre circulación marítima por Arica y Antofagasta, y además goza de iguales ventajas por los puertos peruanos de Mollendo y Matarani. Pero preciso es agregar que Bolivia tiene su frontera más extensa con Brasil y la República Argentina, y que es hacia el Atlántico, a través de dichos países, donde va dirigiendo su producción, en especial la riqueza del petróleo, que se encuentra en esas zonas. Bolivia utiliza el puerto argentino de Rosario, en el río Paraná, y el brasileño Santos, en el Atlántico. Prueba de su voluntario abandono de la última ruta es el progresivo déficit del ferrocarril Arica a la Paz.

Los hechos se encargan así de probar que Bolivia, por una inteligente red de acuerdos internacionales, ha logrado superar por completo los obstáculos de su mediterraneidad; que para desarrollarse no necesita de

puerto propio, y que el de Arica le resulta en escaso provecho.

Entonces, ¿a qué viene esa ola periódica de ataques a Chile?

A motivos de orden interno.

No es del caso detenerse aquí a analizar la vía dolorosa del pueblo boliviano en más de un siglo de transcurrir independiente. El despotismo, el golpe artero, el asesinato, han jalonado de manera trágica su ruta política. Las intrigas de los caudillos y las odiosas rivalidades de las regiones han puesto a prueba la existencia misma de la nacionalidad.

Los ecos de este desvivir tormentoso los recibe Chile con rara e insistente periodicidad. Cada crisis boliviana arroja hasta su tierra un saldo de refugiados que claman por paz y hospitalidad. Y aquí se les abren los brazos invariablemente, sin discriminaciones, recogiendo por igual al hombre inofensivo que al que antes alzó su voz, su pluma y su espada contra Chile. "Grande y noble es el pueblo -escribía Sarmiento en 1843- que asila generosamente a los que ayer no fueron más que sus más obstinados enemigos". Y estas palabras del escritor argentino mantienen su actualidad.

No es raro que un pueblo estremecido por convulsiones periódicas, en que conspiran contra su existencia la heterogeneidad racial, el disolvente regionalismo y la falta de una continuidad política, busque un ideal o un mito unificador. Si en la España de la reconquista la devoción a Santiago Apóstol fue capaz de salvar a sus habitantes del individualismo disgregador; si en la Alemania nazi el prejuicio antijudío sirvió de consigna para presionar la unidad política, en Bolivia el odio a Chile sirve de antídoto a la peligrosa y desgarradora desunión interior. Desde la escuela primaria se le inculca con esmero, y se sigue cultivando en el libro, en la prensa, la radio y la tribuna parlamentaria. Cuando el país atraviesa por un paréntesis de estabilidad, el sentimiento antichileno se adormece, parece casi extinguido. Pero luego, al acercarse un momento de crisis, al temer un gobierno por su suerte, la pasión emerge con renovado furor.

¿Qué importa que la lucha armada con Chile haya transcurrido hace más de ochenta años, y que antes de los veinte de haber deseado aniquilarse, los pueblos de Europa firmen convenios de increíble unión? ¿Qué importa que la conflagración con Chile haya sido ínfima en el tiempo y en las pérdidas humanas si se las compara con la próxima y desgastadora guerra del Chaco? ¿Qué importan que el territorio cedido a Chile sea el más pequeño de cuantos ha debido entregar Bolivia a cada uno de sus demás vecinos? ¿Qué

importa que un tratado suscrito libremente veinticuatro años después de la guerra asegure el libre tránsito hacia el mar? Nada, absolutamente nada.

> *"El odio a Chile -dijo un diputado boliviano, con palabras que ha conservado el historiador Miguel Mercado- es más que un precepto sagrado de la patria: es instinto invencible de la naturaleza".*

Este odio irracional es el medicamento de las horas obscuras, el brebaje milagroso que produce la unidad nacional, dolorosamente buscada por el inconsciente colectivo. Y por tratarse de una pasión primitiva, que enceguece, resulta casi imposible librarse de ella. El que pretendiera sustraerse de su influjo, corre el riesgo de ser tildado de traidor. Porque, por desgracia, la patria sólo se ha definido para muchos bolivianos como el Anti-Chile.

Tendencia connatural al Atlántico. Consecuencias políticas 

El estímulo del odio antichileno y al revanchismo que ha hecho caldo y nata en Bolivia durante algunos períodos de su historia, ha influido mucho en su curiosa actitud observable desde terminada la Guerra del Pacífico, buscando limitar sus relaciones con el Pacífico al mínimo posible por Chile (convencidos de que "favorecerían" al vecino país, como en caso del comodato-gasoducto) e intentando preferir al Perú para estas necesidades. Los contactos al Pacífico a través de Arica, particularmente, han tratado de ser reemplazados varias veces por la opción peruana de Mollendo, pero siempre con consecuencias frustrantes para el país altiplánico.

La tendencia al Atlántico, en tanto, se remonta casi al final de la colonia, cuando la Audiencia de Charcas había disminuido considerablemente las rutas al Pacífico, especialmente después de la prohibición decretada en 1777 por el Virrey de la Plata, impidiendo exportar oro y plata sin acuñar desde Charcas, con lo que las relaciones comerciales con el Perú y sus puertos quedaron muy reducidas. Después de la independencia, sin embargo, la tendencia a los puertos de la Plata decayó restituyéndose el interés por los del Pacífico, por una cuestión de costos que veremos más abajo. Hoy, sin embargo, los bolivianos han persistido en mantener la comunicación y transporte hacia el oriente, lo que explica en parte la energía con que el país se asoció al MERCOSUR y la tozuda actitud del poder central paceño por retener y someter a los cada vez más autonomistas territorios de Santa Cruz.

Pero "algo" parece impedir que buena parte de Bolivia pueda desprenderse de la relación con el Atlántico. El país posee cerca de 14.000 vías fluviales que la conectan directamente con la cuenca del Amazonas, permitiendo una relación marítima de departamentos interiores como Santa Cruz y Beni, al contrario de lo que alega el reclamo portuario histórico de Bolivia, según el cual el país estaría ahogado al interior del continente y sofocándose sin

acceso al mar. Incluso un departamento tan central como Cochabamba accede en forma directa al sistema del Mamoré-Madeira por la región de Todos los Santos y los llanos de Mojos, al oriente de los Yungas. Agréguense a ello las facilidades que Argentina permite desde 1955, aproximadamente, para el uso y tránsito boliviano por la cuenca del Plata. Esto encaja a la perfección con la tendencia geopolítica al Atlántico que demuestran dichos departamentos de la llanura oriental, según hemos visto.

El problema es que, hacia el Norte y hacia el Oriente, la comunicación y el transporte son una verdadera travesía por el infierno verde. El único medio de desplazamiento fue, por largo tiempo, la vía de los ríos, involucrando un tipo de transporte que se encontró en su trayecto con cientos de problemas y obstáculos, entre los que podrían mencionarse:

- Inexistencia de una línea fluvial continua hacia el Atlántico.
- Dieciocho sistemas de saltos o cataratas en el camino.
- Rápidos o ramificaciones incontables.
- Más de 230 millas de distancia.
- La hostilidad en todo sentido que involucraba una aventura en cada viaje por el Amazonas.
- Tribus hostiles, ladrones y asaltos por doquier en la ruta.

A ello se sumaba el escepticismo de algunas autoridades, sobre las posibilidades de éxito de implementar un sistema de comunicaciones con el Atlántico por territorios que no pertenecían al país. Así lo manifiesta, por ejemplo, el Vicecónsul de Gran Bretaña en Chuquisaca, C. Masterton, en un informe del 13 de mayo de 1843 dirigido a su superior J. Bidwell:

> *"Se ha hecho mucho alboroto acerca de la navegación de los ríos de Bolivia, pero su consumación, tan fervientemente deseada, está lejos, muy lejos, de ser una realidad. Es cierto que los ríos nacen en Bolivia, pero ninguna de sus desembocaduras en el Paraguay, Paraná o Amazonas pertenece a la República... y los estados vecinos se oponen decididamente a la conclusión de tratados para la navegación fluvial... El gobierno boliviano es sumamente culpable de permitir que sus representantes firmen contratos con extranjeros para la navegación del Amazonas, en que ni una gota de las aguas pertenece a Bolivia".*

Para enfrentar tan negro panorama, los comerciantes de Bolivia habían logrado crear una compañía de ferrocarriles para poder relacionar al altiplano con la costa Atlántica. Se trató del proyecto más grande que quizás haya formulado esta nación, disponiendo para ello de prácticamente la totalidad de sus escuálidas riquezas fiscales. Sin embargo, la mezcla venenosa de ineficiencia, intereses egoístas e influencias externas frustraron este plan que podría haber significado la salida de Bolivia de su propio enclaustramiento y de la condena al subdesarrollo. Pero una

increíble y cruel ironía del destino hizo que, cuando se logró construir un tramo de ferrocarril sólo entre los saltos de Madeira y Mamoré, la fiebre cauchera que había motivado el proyecto terminó drásticamente luego de que el viajero inglés H. A. Wickman sacara de contrabando varias semillas de árbol de caucho, llevándolas a Londres y desde allí al Oriente Asiático, donde las reprodujo con éxito. Con esto, los territorios caucheros que Bolivia había logrado mantener en su disputa con Brasil perdieron todo valor industrial, reduciendo su actividad a la mera extracción artesanal al no poder competir con los precios que se manejaban en Europa para el producto, estimulando más aún el enclaustramiento económico boliviano y el abandono de las tierras bajas.

Posteriormente, la disputa por el Chaco con el Paraguay, que hemos descrito, sorprendió a Bolivia en una clara desventaja por haber fracasado en todos sus intentos de colonizar la región en litigio que formaba parte de los territorios bajos, donde el empeño y la motivación bolivianas nunca se manifestaron. Los paraguayos, en cambio, había desarrollado en la región eficientes proyectos ganaderos, carreteras y comercio, y habían estimulado la inmigración, incluyendo colonias religiosas perseguidas en el extranjero, como la secta *Mennonita*, que dieron gran desarrollo y prosperidad a la región.

Nótese como la nación paraguaya, también mediterránea, segregada también en el corazón del continente y careciendo de puertos propios, fue capaz de superar a Bolivia en su capacidad emprendedora y en su deseo de domar la naturaleza agreste, renunciando a la comodidad y optando por sembrar la riqueza futura. Los bolivianos, en cambio, prácticamente nunca rompieron su categórica negativa a bajar de las alturas, despreciando las riquezas dormidas del Chaco. En gran medida, el fracaso militar de Bolivia ante el Paraguay se debió también a su incapacidad de haber hecho presencia en los territorios: mientras el empuje paraguayo había llenado el territorio de caminos y líneas ferroviarias conectadas a la red argentina y a sus puertos en la Plata, los bolivianos -que nada habían sembrado en el territorio- carecían de toda facilidad en la comunicación o los desplazamientos, quedando prácticamente paralizados. Fue por esta razón que el general paraguayo Estagarribia afirmó que la Guerra del Chaco había sido una *"guerra de comunicaciones"*.

El fracaso parcial o total de muchos proyectos posteriores, relacionados con la explotación petrolífera del Sur, con los depósitos de hierro de Mutún-Urucún, con el gas natural de Tarija, con la creación de terrenos ganaderos en los pantanos de Otuquis, etc., vuelven a traer una y otra vez al mantel la presencia del problema del aislamiento boliviano dentro de su propio territorio, de una disputa en sus fronteras interiores y de la incapacidad del aprovechamiento de las tierras más ricas en capacidades potencialmente generosas. Nada de esto -se comprenderá- guarda alguna relación con el eterno discurso boliviano del daño económico que le provocaría la falta de costas propias.

Vemos, de este modo, la marcada tendencia de Bolivia oriental hacia el Atlántico más que al Pacífico, especialmente en el caso

del comercio y la relación histórica de las llanuras. La distancia geográfica hacia el Atlántico haría el resto en la situación de enclaustramiento constante. Se recordarán, por ejemplo, los acuerdos comerciales logrados con Argentina a mediados del siglo XX, por los cuales Buenos Aires financió casi completamente las redes de carreteras que unirían ambos países, reafirmando la marcada preferencia hacia la geopolítica y el comercio del Atlántico más que los del Pacífico.

Orientación parcial al Pacífico. Bolivia nunca tuvo una relación marítima

A pesar de la tendencia connatural al Atlántico que manifiestan varias regiones bolivianas y que ya hemos visto, el desplazamiento comercial hacia el Pacífico continúa siendo el más económico para la mayoría de las ciudades situadas en el Altiplano y los valles de la medianía. La comparación de los costos de mercaderías de oro y plata movidas entre 1826 y 1827, por cada 100 libras transportadas desde los puertos de Arica y Buenos Aires, nos da un indicio de las razones que justificarían la decisión con que Bolivia intentó a toda costa de hacerse de un puerto en el Pacífico durante similar período:

Desde Buenos Aires		Desde Arica	
Destino	Costo (libras)	Destino	Costo (libras)
Potosí	16,4	Potosí	16,4
Chuquisaca	19	Chuquisaca	16,4
Oruro	22	Oruro	13,4
Cochabamba	25	Cochabamba	13,4
La Paz	26	La Paz	7

Esta economía es la que restauró las comunicaciones comerciales de Bolivia con el Pacífico, una vez independizada, especialmente por las regiones del Cuzco, Arequipa y Tacna, además de sus experimentos en la caleta de Cobija. Los puertos peruanos de Islay, Pisco y Arica fueron escenario de la intensa actividad que los comerciantes realizaban hacia y desde Bolivia. Esta fue una de las razones por las que, además, se quiso instalar la capital en la central Cochabamba o en Chuquisaca, intención que se estrelló prejuicios compartidos incluso por el Encargado de Negocios inglés, J. A. Lloyd, cuando escribía desde esta última ciudad al Conde de Malmesbury, el 11 de octubre de 1852, que *"Chuquisaca está tan lejos en el interior que parece fuera de la esfera de la civilización"*.

La primera relación con Arica en tiempos de la república, conservó la ruta prioritaria de La Paz a Tacna. Sin embargo, los constantes abusos de parte de los usuarios bolivianos que aprovechaban la falta de controles y la existencia de contrabandistas, provocaron las molestias del Perú y, en 1853, decretó un impuesto del 40% de toda mercancía con destino o procedencia bolivianos, razón por la que el gobierno altiplánico ordenó la prohibición del tránsito comercial por Arica y buscó mejorar la implementación de su caleta en Cobija, al año siguiente. Logró algunos resultados, pero

la experiencia demostró con creces que Bolivia no estaba en condiciones de poder competir con Arica. En el transcurso del año 1855, debieron retractarse y aceptar las duras imposiciones.

Al depender de la generosidad o de la iniciativa de otros países para lograr una relación marítima plena, Bolivia también debió saborear reiteradamente la frustración de los proyectos para acceder a los puertos del Pacífico en forma expedita y cómoda. El antiguo ferrocarril de Tacna iba a ser extendido hasta La Paz en 1872, pero problemas de la empresa obligaron a postergar indefinidamente los trabajos y estos nunca vieron la luz.

Coincidió este período con el surgimiento del auge del guano y luego del salitre. En ninguno de los dos casos, Bolivia consiguió afianzar alguna clase de relación con el Pacífico. Por el contrario, los territorios que le fueron cedidos por Chile por el Tratado de 1866 permanecieron ocupados sólo por una ínfima cantidad de bolivianos dedicados a actividades meramente administrativas o policiales, mientras que la inmensa masa de obreros e inversionistas era chilena (93% en Antofagasta hacia 1874, según Arguedas).

Los problemas que derivaron en la ruptura boliviana del Tratado de 1874, lejos de pertenecer al rango de los intereses que Bolivia declara ahora haber tenido sobre el litoral de *"su"* territorio, estuvo motivada más bien por la ambición que generaban en el Gobierno del General Daza las enormes inversiones chilenas en Caracoles, Antofagasta y Tocopilla, además de las riquezas en salitre y plata que tenían los territorios liberados de impuestos para las actividad chilena.

En contraste con el éxito del puerto de Antofagasta, fundado y poblado por chilenos, la miserable caletita de Cobija vivía sus últimos años de vida, incapaz de competir con los fondeaderos chilenos o peruanos. Los últimos despachos de cargas recibidos desde Cobija por los Estados Unidos, terminan en 1874. El terremoto de 1868 y el retiro de los organismos consulares al año siguiente, habían sellado el destino de la ilusión boliviana en el Pacífico. No fue extraño, entonces, que en 1875 trasladaran la capital de su provincia a Antofagasta, en momentos en que ya se tenían secretamente planeada su reincorporación total y la expulsión de los capitales chilenos, idea motivada especialmente por el Perú, después de la firma del Pacto de Alianza entre ambos países en contra de Chile y del decreto de estanco del salitre. Recuérdese que, para entonces, Bolivia ya gozaba también de una fluida relación con Antofagasta gracias al ferrocarril que había sido construido -también con capitales chilenos- hacia 1873.

La falta de una marina mercante o un cuerpo de pescadores siquiera, teniendo todas las posibilidades y facilidades de hacerlo, es otro síntoma que deja en evidencia la ausencia de una relación marítima por parte de Bolivia. Al parecer inminente el estallido de la Guerra del Pacífico con la expulsión de los chilenos y el llamado a remate de la Compañía de Salitres y Ferrocarril de Antofagasta, en 1879, Bolivia no contaba con navíos ni con personal capacitado para funciones de mar. Intentando suplir esta falencia, el Gobierno trató de extender patentes de inspectores a rufianes, corsarios y mercenarios, y así lo informó al *Foreign Office* británico, temiendo

que los navíos ingleses llegaran a enviar a Chile contrabandos de armas procedentes de Nwe York y Glasgow, ya que la Compañía Inglesa de Vapores del Pacífico tenía prácticamente monopolizado el trasporte en esas aguas. Indignado, el Almirantazgo inglés condenó esta acción y Lord Salisbury notificó que no se aceptarían una *"piratería legalizada"*, haciendo desistir a los bolivianos de tan aventurera y peligrosa decisión.

Veremos, sin embargo, que las libertades que Chile dio a Bolivia por el Tratado de 1904, para el tránsito y uso de puertos chilenos fue una medida pionera en el mundo y que, por primera vez en su historia, acercó a Bolivia al mar Pacífico en una relación que nunca antes había logrado, ni siquiera sobre los territorios que supuestamente le pertenecían, según alega su posición oficial.

Otro caso de autoenclaustramiento: el abandono del ferrocarril Arica-La Paz

Chile construyó enteramente la línea férrea que une Arica y Alto de La Paz en cumplimiento del Tratado de 1904. La obra, basada en estudios de Josiah Harding de 1903, se inauguró en 1913, cuando la contratista inglesa Sir John Jackson Ltd. entregó los 457 kilómetros de obra. Adicionalmente, el tratado obligaba a Chile a pagar la suma de trescientas mil libras esterlinas en dinero efectivo, y otra cantidad destinada a la construcción de ferrocarriles interiores, equivalentes al 5% del total de los gastos en estas obras (unas 550.000 libras esterlinas), que resultaron fundamentales para que Bolivia experimentara un gran desarrollo e integración de sus departamentos, al conectar:

- Uyuni a Potosí
- Oruro a La Paz
- Oruro-Cochabamba a Santa Cruz
- La Paz a Beni
- Potosí-Lagunillas a Santa Cruz

Los gastos de la millonaria construcción del ferrocarril Arica-La Paz, que ascendieron a la estratosférica cifra de 4.063.561 libras esterlinas, fueron enteramente asumidos por el Estado de Chile. Al contrario de lo que se asevera en Bolivia, sólo una fracción de estos gastos quedaron compensados con la administración chilena del complejo hasta 1928, cuando fue cedido el tramo superior a Bolivia. Con esta obra, se habría de concretar una de las aspiraciones más antiguas del pueblo boliviano: conseguir una relación directa y vertebrada con el puerto de Arica y, a través de este, a las aguas del Pacífico que siempre les habían resultado distantes y ajenas. Complementada con las vías que ya existían hacia Mollendo y hacia Antofagasta, la prosperidad y el desarrollo que aportó este ferrocarril Arica-La Paz al Altiplano fue enorme e incalculable, al punto de que ni el más chovinista o insensato agitador político se ha atrevido a cuestionarlo en ese país.

Sin embargo, aproximadamente desde los años sesenta, el ferrocarril comenzó a decaer y a experimentar una baja en sus

servicios. Un efímero repunte el año 1992 -tal vez el mejor de sus últimas décadas- hizo creer a muchos que volvería a su glorioso pasado, pero la ilusión duró poco. Tras casi un siglo de operaciones entre el nivel del mar ariqueño y los 4.265 metros de altitud paceña (que lo hacían una de las líneas más interesantes del mundo), los bolivianos optaron por continuar sus desplazamientos prefiriendo la carretera inaugurada en 1995. Así, si en los años sesenta el sistema ferroviario contaba con 1.200 operarios, en el 2003 a penas había uno, el que sólo muy esporádicamente salía en una de las 12 locomotoras, además de unos 350 vagones casi abandonados, ante la desesperación de la empresa concesionaria boliviana que asumió sus labores.

Intentando revertir la merma de actividades e ingresos, en marzo de 1996, La Paz anunció la privatización de la línea férrea, concretándosela al año siguiente bajo condiciones de unilateralidad que violaban el Tratado de 1904, pero a las que Chile hizo vista gorda por razones desconocidas que sólo podemos suponer en la la falsa prudencia entreguista. El empresario José Saavedra Bánzer, sobrino del ex presidente Hugo Bánzer, adquirió el 60% de la línea en la licitación, y el 40% restante de las acciones -que correspondía a los 206 kilómetros del tramo chileno de la vía- fue adjudicado al Grupo Cruz Blanca, a través de la Empresa Ferroviaria Oriental de Bolivia. Posteriormente, ésta traspasó su parte a la compañía *Genesse & Wyoming*, la que la vendió a Saavedra Bánzer, en agosto de 2002, dejando la totalidad de la línea de ferrocarril en manos del empresario boliviano.

Lamentablemente, la concesión entró en crisis en 2005, obligando a la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE) a llamar a una nueva licitación para tratar de salvar todo el servicio.

Viendo así que el ferrocarril está casi desierto, con un nivel de actividad tan bajo que, de seguir, no justifica su permanencia en el futuro, peor resulta observar el desinterés en el mantenimiento de las líneas férreas ha significado una gran destrucción del sistema ferroviario por el lado boliviano, precisamente el que conecta a Bolivia con el Pacífico. Todo empeoró con el corte de la línea férrea durante el temporal del invierno boliviano, en febrero del 2001, producto del desborde de las aguas del río Lluta. El período de tiempo en que el tren estuvo inoperante alejó a los clientes que quedaban para el servicio, principalmente relacionados con el envío de minerales y soya desde Bolivia hacia el puerto, y el transporte desde la costa de trigos e insumos industriales hacia La Paz.

En junio del año 2003, la Empresa Portuaria de Arica (EPA), comenzó en Bolivia una campaña para poder recuperar el muy decaído desplazamiento de mercaderías por los puertos de la nortina ciudad chilena, llegando a instalar varias oficinas en La Paz, Cochabamba y Santa Cruz. Efectivamente, los movimientos habían caído a tal magnitud que las autoridades de Arica comenzaron a temer que el paulatino descenso llegase a niveles mínimos e insignificantes. Revelador síntoma es éste desaprovechamiento boliviano de las herramientas que la sacan, precisamente, de su enclaustramiento y mediterraneidad.

Esta situación se había revertido sólo en parte cuando un bloqueo de huelguistas, seguido del terremoto de junio de 2005, volvieron a dañar severamente el tránsito las líneas férreas. En octubre la situación del ferrocarril parecía insostenible y la administración debió cerrar operaciones, cesando completamente el servicio. La EFE interpuso dos demandas a la administradora, por no cumplir con el contrato de concesión, y ésta reaccionó declarándose en quiebra en febrero del año siguiente. Entre otras cosas, la concesionaria alegaba que la mantención de las vías correspondía a EFE, cosa bastante discutible. Por esta razón, el Senador por la Región de Tarapacá, Jaime Orpis recordada a principios de agosto 2006, que *"es urgente restituir la vía férrea del ferrocarril Arica-La Paz y cumplir con el Tratado que lo ampara"*, precisamente para bloquear cualquier posibilidad de controversia en torno a este tema. Advertía también, que la cantidad de mercaderías que el ferrocarril se había marginado de movilizar por estas incapacidades, rondaban hasta entonces las 120 mil toneladas. Paradójicamente, entonces, tendría que ser Chile el país que se encargaría eventualmente de la reparación de la vía férrea, precisamente para cumplir con garantías que procura a Bolivia el mismo tratado internacional que busca desesperadamente cuestionar e impugnar.

Como se ve, el desuso del ferrocarril es un reflejo de la realidad boliviana: su renuncia material a una de sus mayores posibilidades de libertad de tránsito y aduanas que Chile le ha permitido en su territorio. La pregunta surge por sí sola: ¿Bolivia necesita en realidad puertos propios? ¿Es capaz de sostener una relación efectiva y eficiente con el mar? ¿Tiene la capacidad económica y el volumen comercial como para necesitar -en el verdadero sentido del verbo- costas propias para satisfacer sus necesidades portuarias más allá del mero capricho reivindicacionista?

El problema se agrava también ante la iniciativa peruana de acaparar para sí este movimiento de mercancías bolivianas, como parte de su proyecto de fundación de la Zona Franca de Tacna y de potenciación del puerto de Matarani. De hecho, mientras en el año 2002 la cantidad de cargas bolivianas en Arica descendió en un 22,5%, en Matarani aumentaron en un 11%. Aunque estas opciones peruanas son ventajosas en el sentido de conveniencias tributarias para las autoridades y empresarios bolivianos, la seguridad y la eficiencia de los puertos chilenos de Arica y Antofagasta no permiten explicar el descenso si no es por la tendencia natural de Bolivia hacia el autoenclaustramiento y la preferencia del país por vías de comunicación hacia el oriente. Además, ya hemos dicho que la opción peruana sólo satisface las necesidades inmediatas del Altiplano, y no a las otras dos zonas territoriales del trazado geopolítico interior de Bolivia.

En otro ejemplo notorio del escaso interés de Bolivia por aprovechar la relación con el mar del Pacífico, podemos recordar que las facilidades de tránsito y la cercanía con los puertos libres como Iquique, han permitido la proliferación no de negocios o de empresas bolivianas explotando estas virtudes, sino de una abismal cantidad de mafias de frontera: comerciantes bolivianos que llegan a ofrecer entre 800 y 1.000 dólares a los camioneros para sacar sus productos por pasos ilegales. Generalmente, los operadores dentro de Chile son transportistas chilenos y

bolivianos, y del otro lado de la frontera son sólo bolivianos. Con estas acciones ilícitas, se ahorran cerca del 33% de valor del producto que resulta de las leyes de impuestos de ese país. Como estos camiones pasan casi tranquilamente los controles internos de Bolivia, no es ingenuo pensar que en esta acción ilícita podrían estar involucrados empresarios y autoridades locales.

Hoy como ayer, estos males se explican sólo porque el interés boliviano en el océano se reduce únicamente a factores de ganancia inmediata, careciendo de la iniciativa nacional para proyectar un verdadero futuro dentro de tales facultades. El tren Arica-La Paz y, probablemente, toda la relación portuaria entre Bolivia y los puertos chilenos del Pacífico, seguirán tentados a reducirse al mínimo, producto de la incapacidad, de la falta de iniciativa y de la histórica subordinación altiplánica a la geopolítica y los intereses del Perú.

A las puertas del colapso: separatismos de Tarija, Santa Cruz y otros

Difícilmente podría haberse esperado que las disociaciones geográficas o en la estructura misma del ordenamiento republicano de Bolivia, sus tensiones internas y externas, no hubiesen acarreado procesos de separatismo e independentismo de algunos de sus principales departamentos, generalmente disfrazados de exigencias de autonomía administrativa o descentralización del Gobierno con respecto a la sofocante situación que ha procurado mantener La Paz. Las formas de protestas adquieren incluso tintes pintorescos, como cuando el pueblo fronterizo de Charaña amenazó hasta con *"mudarse a Chile"* si el gobierno central de La Paz no terminaba con el abandono histórico del mismo, el año 2003. Demás está recordar también los casos de los alzamientos del distrito del Acre en 1899 y 1901 de los que ya hemos hablado, que consiguieron anexar el territorio a la soberanía brasileña en 1903.

Actualmente, dos son los principales casos históricos que ha cobrado especial fuerza en los últimos años, acentuando la convicción de que Bolivia es una ficción geográfica y política, cuya desgracia no guarda relación con los fundamentos de su reclamo por litoral propio:

1. El Departamento de Tarija, que, como hemos visto, pertenece a la medianía de Bolivia y tiene una orientación hacia el Pacífico por territorio chileno. Sus recursos de gas y petróleo lo hacen uno de los territorios más ricos de Bolivia.

2. El Departamento de Santa Cruz, que también ya hemos descrito como el principal de la zona de las llanuras orientales, con una geopolítica claramente orientada hacia el Atlántico, tanto por la vía amazónica como por la platense (Argentina). Además, ha sido siempre un territorio con tendencia a afianzarse en el libre mercado (constituye la tercera parte del PBI del país), a diferencia del resto de Bolivia que manifiesta una tendencia al izquierdismo indigenista.

Tarija fue un territorio esencialmente argentino, desde tiempos coloniales, pero que por razones culturales y por la dispersión del elemento colonizador quedó incorporado al eje del Alto Perú durante los últimos años de la dominación española. Violando el principio territorial del *uti possidetis*, y luego de su independencia en 1825, Bolivia incluyó Tarija entre sus pretensiones del mismo modo ilegal y carente de derechos jurídicos que lo hizo en Atacama, territorio chileno desde la colonia.

Amedrentado por el pobre desempeño de sus fuerzas de Tucumán frente a las del Protector Santa Cruz, en 1837 el dictador argentino Rosas decidió postergar la cuestión de Tarija hasta contar con un escenario más favorable y lograr controlar los muchos separatismos que afectaban por entonces a la Confederación Argentina. La ocasión se dio en 1893, cuando Bolivia, buscando comprometer a Chile en una guerra con el país platense, le cedió en el papel sus derechos sobre la Puna de Atacama a cambio de que éste le reconociera sus derechos sobre Tarija. A la sazón, el territorio de la Puna estaba ocupado por Chile desde la Guerra del Pacífico. Ante la inminencia de una guerra, Estados Unidos se ofreció a mediar a través de su representante en Buenos Aires, en un controvertido arbitraje que costó a Chile la mayor parte del territorio disputado, en 1899.

Las peculiares circunstancias en que Tarija quedó anexada al territorio boliviano, se harían sentir en los años siguientes. Al proceso disociador se sumó el hecho de la estratégica posición de una provincia tan rica, como hemos dicho, depositaria de una orientación connatural al Pacífico a través de territorio chileno, y, por otro lado, un nexo histórico y también estratégico con la Plata, reforzado por su proximidad a Santa Cruz, lo que le motivó a plegarse a un intento separatista de este departamento en 1924, del que haremos caudal más abajo.

A fines de los años noventa, una serie de descubrimientos de reservas de gas en el subsuelo de Tarija convirtieron definitivamente a esa región en un tesoro natural, concentrando nada menos que el 87% de las reservas de gas del país. Con este grado de proyección económica, que podrían hacer de Tarija potencialmente una república independiente y autosuficiente con respecto a la estranguladora administración central de La Paz, tanto por su posición estratégica en el cuadrante de las provincias de los valles medianos, además de su orientación natural hacia el Pacífico por puertos chilenos. Esta situación ha puesto en alarma a grupos nacionalistas bolivianos, que ven como una pesadilla negra el virtual acercamiento de Tarija a la República de Chile, por lejano e improbable que pueda sonar por ahora.

En agosto de 2002, en medio de la discusión por la posible salida de un gasoducto boliviano por territorio chileno para la venta del gas de Tarija a Estados Unidos y México, el Comité Cívico de Tarija declaró públicamente y con informes en mano, que la única opción real para sacar el gas era un puerto chileno y no uno peruano, contrariando lo que aseguraban las autoridades revanchistas de La Paz. La posibilidad del negocio había llenado de esperanzas a los habitantes de esta región, donde la pobreza también está en niveles altísimos. Al no haber respuesta del Gobierno, que insistía en postergar la cuestión

irresponsablemente, el Comité Cívico de Tarija declaró ese mismo mes que si el consorcio transportador británico-español *Pacific LNG* cumplía con su amenaza de da vencimiento a la cláusula de exclusividad de compra del gas de Tarija, pues la empresa tenía otras ofertas, el departamento se declararía en autonomía y propiciaría su división del resto de Bolivia.

En marzo de 2003 el Ministerio de Hidrocarburos de Bolivia confirmó que la consultora *Global Energy*, contratada por su gobierno, había decidido que la mejor opción para la venta de gas a Estados Unidos era el puerto chileno de Patillos y no el peruano de Ilo, como alegaban los nacionalistas altiplánicos. Sin embargo, las postergaciones continuaron y, el 17 de octubre, el Gobierno de Sánchez de Lozada caía estrepitosamente tras un mes de protestas, represión, violencia y cerca de 70 muertos, llevándose con ello las ilusiones exportación del gas por Chile y dando paso a la tediosa discusión sobre la nacionalización de la energía. La situación prendió como el pasto seco en Tarija, donde identificaron como principal culpable de todo al diputado cocalero y futuro presidente Evo Morales, del MAS. La indignación no ha parado y se ha oído desde entonces toda clase de arengas separatistas. En mayo de 2005, el comité también decidió hacer una petición explícita de autonomía, situación que se encuentra en pleno desarrollo y que podría tener consecuencias insospechadas para la estabilidad política boliviana.

Otro resultado directo de esta situación de fractura en la unidad política la representa sin duda la corriente separatista que ha ido generándose en el departamento de Santa Cruz que, como hemos dicho, registra la mayor cantidad de habitantes y de kilómetros cuadrados de todo el país, además de poseer los estándares de vida más altos de toda Bolivia, lo que la acercan notablemente a las posibilidades de éxito de un intento secesionista.

Santa Cruz ya había protagonizado un estallido independentista en julio de 1924, cuando amenazó con formar una república autónoma con Tarija y Beni. Siempre se supo, además, que había una gran simpatía de parte de los ciudadanos de Santa Cruz de la Sierra hacia el Paraguay, de modo que la Guerra del Chaco acentuó profundamente las diferencias de estas provincias con el hegemónico Altiplano. Ha de ser necesario recordar que, desde tiempos coloniales, Santa Cruz fue poblada principalmente por ciudadanos provenientes de la región paraguaya, pero por razones confusas y derivadas únicamente de la condición ficticia que representa el nacimiento de Bolivia tanto en lo político como en lo geográfico, el obispado que daría origen a las provincias cruceñas quedó asimilado dentro del territorio del Alto Perú que hoy tiene capital en La Paz.

Sin embargo, esta tendencia connatural de Santa Cruz hacia el meridiano político de la Plata, significó el surgimiento de algunas ambiciones por parte de estrategas argentinos, entre los que se cuenta a Enrique de Gandía y su obra "Historia de Santa Cruz de la Sierra: Una nueva república en Sudamérica" (Talleres Gráficos Argentinos de L. J. Rosso, Buenos Aires, 1935), donde aboga apasionadamente por la desmembración sugiriendo que Argentina se haga cargo del apoyo a una nueva revolución separatista.

Desde entonces, el separatismo de Santa Cruz permanece floreciendo o marchitando con relativa periodicidad y dependiendo de las condiciones políticas generales. Sin embargo, el 12 de agosto de 2004, bajo la excusa de pedir la derogación de las alzas de carburantes, se reunió en la Asamblea cruceña una gran cantidad de autoridades locales y empresariales para discutir directamente algo que sonaría como un balde de agua fría para los constitucionalistas bolivianos: Santa Cruz solicitaba formalmente su independencia. Al grito general de *"¡independencia!"*, se cerró aquella sesión negra para el centralismo paceño. Como era previsible, las protestas y las manifestaciones no tardaron en llegar. El día 28 de enero del mes siguiente, se intentó formar una suerte de cabildo popular para exigir directamente la autonomía.

Otra manifestación clara y directa de las intenciones separatistas tuvo lugar entre abril y mayo de 2005, cuando en medio de manifestaciones populares, las agrupaciones cívicas de la región decidieron presentar su solicitud de autonomía que fue pasada, posteriormente, a la Asamblea. Se solicitaba directamente un referéndum para consultar al pueblo cruceño por el futuro de la relación entre el departamento y el resto de Bolivia. Según se ha dicho, la extraordinaria pasividad con que ha actuado La Paz al respecto, derivaría del temor del Presidente Carlos Mesa por ver nuevos brotes de insurrección o desórdenes similares a los que opositores de la izquierda cocalera como Felipe Quispe y Evo Morales han lanzado amenazando su frágil e inestable gobierno.

En julio de 2006, se realizaron masivos referéndum para votar por la autonomía, producto de las presiones sociales y los descontentos con el centralismo de La Paz. Como era de esperar, votaron mayoritariamente por tal opción los ciudadanos de Tarija, Santa Cruz, Beni y Pando. Sin embargo, la población de Cochabamba había votado contra la separación, lo que dio un alivio pasajero al Gobierno de Evo Morales, quien se avocó de inmediato a procurar la ruptura y hasta la caída de sus opositores en las gobernaciones (prefecturas), cargos elegidos democráticamente en Bolivia.

Sin embargo, para principios del año siguiente, la situación boliviana había entrado en franco proceso de de "balcanización", cundiendo el descontento y el deseo de separarse administración paceña, cuyo centralismo sofocante se vio aumentado por la política socialista y estatista de Morales. Viendo favorable el clima a la autonomía, el Prefecto de Cochabamba, Manfred Reyes Villa, propuso repetir un referéndum para confirmar el estado de ánimo de la población local.

Al ver en peligro la hegemonía y el control político sobre el departamento, el gobierno paceño se arrojó contra Cochabamba, alentando a más de 5 mil cocaleros y campesinos a alzarse violentamente contra la prefectura. Los enfrentamientos, probablemente los primeros originados exclusivamente por cuestiones separatistas recientes dentro del país, dejaron dos muertos y más de cien heridos. Morales arengó a los violentistas acusando a Reyes Villa de corrupción y de *humillar a los pobres* con su decisión de llamar a voto por la autonomía. A tal descaro llegaba esta intentona de La Paz por impedir el referéndum, bajo

el pretexto de que el pueblo de Cochabamba ya había dado su opinión en julio del año anterior, que los prefectos opositores y el movimiento cívico del oriente y sur del país condenaron al gobierno y apoyaron a Reyes Villa.

El día 8 de enero, las fuerzas oficialistas asaltaron el edificio de la Prefectura de Cochabamba e intentaron quemarlo, siendo reprimidos y desalojados. Pero, el compromiso del gobierno con los delincuentes era total, la Ministro de Interior, Alicia Muñoz, destituyó instantáneamente al Comandante de la Policía de Cochabamba, Coronel Wilge Obleas Espinoza, responsabilizándolo por los desórdenes y enviando con ello una dura advertencia al resto de las autoridades que apoyaron la autonomía. Seguidamente, el Vicepresidente de la República, Álvaro García Linera, acusó públicamente al Prefecto Reyes Villa por los incidentes y justificó el actuar de los violentistas. Luego de históricas horas de violencia y enfrentamientos en el centro de Cochabamba, Reyes Villa se refugió en Santa Cruz, en la casa del cardenal Julio Terrazas, escapando de los alzados que pedían su cabeza.

Todos estos casos, Tarija y Santa Cruz, seguidas de departamentos como Beni, Pando y Cochabamba, son pruebas de que Bolivia es un país en pleno proceso de desintegración irreversible y que su situación de unidad interna no sólo está completamente fuera del tema de la su mediterraneidad, sino que ha sido precisamente el efectismo político de la demanda portuaria contra Chile la que ha permitido, por décadas, postergar y contener los procesos de fragmentación que ahora lucen imparables en el corto o mediano plazo.

Curiosamente, Chile, país que en más de una ocasión ha sido señalado como el instigador y culpable de las corrientes desintegradoras que operan al interior de Bolivia, fue precisamente quien terminó tendiéndole la mano al Gobierno de Evo Morales en septiembre de 2008, cuando La Moneda llamó a la comunidad Sudamericana a una reunión cumbre de emergencia para estudiar una salida a la crisis y la violencia generadas por el separatismo de las provincias bolivianas.

